ترام الرمل رؤية حول التطوير بحسب المشروع المنشور على موقع البنك الأوروبي

- اطلعت على التقارير المرفوعة على موقع البنك الأوروبي وبناء عليه وضعت هذه التعليقات..
- روابط التقارير على موقع البنك الأوروبي:
  https://www.eib.org/en/registers/all/177657473
  https://www.eib.org/en/registers/all/161018896
  https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20160125

- سرعة الترام الجديد 20 كيلومتر في الساعة بينما الترام الحالي سرعته 10-12 كيلومتر في الساعة، والجديدة طولها 68 متر، وبالتالي أقل مسافة لازمة بين المحطات لا ينبغي أن تقل عن 500 متر لذا سيتم إلغاء عدة محطات حوالي 14 محطة: القائد ابراهيم - الشبان المسلمين – كامب شيزار – سبورتنج الصغرى – محطتين كليوباترا (الكبرى والصغرى على خط ترام 1)– سيدي جابر الشيخ – محمد محفوظ – بولكلي – مظلوم – السرايا - جناكليس – ثروت – السيوف.
- وكلها مناطق لا تمر بها أي مواصلات عامة سوى الترام كما سيتضح فيما يلي وإلغاء هذه المحطات سيزيد العبء على الناس ويقلل المستخدمين ولا يزيد عددهم.
- طول الترام الجديد 68 متر لذلك ينبغي أن يكون طول المحطات لا يقل عن 70 متر.

- طول الترام الجديد 68 متر مقسمة على عربتان كل عربة 34 متر فهل سيكون هناك عربة للرجال وعربة للنساء كما هو الوضع في الترام الحالي الأزرق؟ فهناك عربة للنساء وعربتان للرجال أم ستكون العربات كلها مختلطة مما يُفقد النساء ميزة العربة المستقلة في الترام الحالي؟ وهذه الميزة عنصر أساسي لاستخدام جمهور النساء للترام بفقدها ستفقد الترام الجديدة هذه الفئة من المستخدمين.
- ستكون محطات الترام 25 محطة على خطين الخط الأول 19 محطة والخط الثاني 18 محطة إذا قلنا أن الترام ستقف دقيقة واحدة في كل محطة لنزول الناس وطلوعهم وأن مسافة 14 كيلومتر تقطعها الترام في حوالي 42 دقيقة إذًا 42 دقيقة + دقيقة في كل محطة 42+19 = 61 دقيقة! فزمن الرحلة لن يكون 35 دقيقة كما يروج له مطلقًا بأي حال من الأحوال بل إن زمن سير الترام طول الخط دون وقوف بأي محطة هو 42 دقيقة !! لأن السرعة 20 كيلومتر في الساعة إذًا قطع 14 كيلومتر يستغرق حوالي 42 دقيقة دون وقوف.

- يصرح تقرير خطة إعادة التوطين القسري في صفحة 35 أنه سيتم وضع سور حاجز معدني لفصل مناطق الأعمال عن الجمهور وأن ذلك سيؤثر على حركة المرور والمشاة تأثيرًا لا مفر منه فأين ستسير السيارات وبدائل الترام؟ وكيف سيذهب طلاب الجامعات لجامعاتهم بمناطق الشاطبي وسوتر والأزاريطة والتي تشمل عديد من الكليات والمجمع النظري والمجمع الطبي ومبنى الجامعة والمستشفيات ومكتبة الإسكندرية وغيرها من المدارس والمنشآت الخاصة والعامة الموجودة في هذه المناطق؟ وذلك لمدة سنوات حتى تنتهي هذه الأعمال؟

فيما يتعلق بالقيود المفروضة أثناء أنشطة الإنشاءات ، سيتم وضع سور/حاجز معدنى متحرك حول مناطق الإنشاءات لفصل الأعمال عن الجمهور. سيكون هناك تأثير لا مفر منه على حركة المرور المجاورة وحركة المشاة. قد يتعين على المقاول توفير وصول المشاة من خلال تحريك الأسوار عبر مواقع الإنشاءات .

- تم وضع تعويضات المتضررين من المشروع وفق سياسات إعادة التوطين القسري بناء على حساب التعويضات سنة 2023 فهل تم تعديل تلك التعويضات لتتناسب مع سنة 2026 وهي السنة التي من المفترض بدأ المشروع بها بالفعل؟

- يذكر تقرير إعادة التوطين القسري عدم تضرر عمال هيئة النقل وأنهم لن يفقدوا وظائفهم وذلك في صفحات 20 و21. ومع ذلك فمصير عمال الترام مجهول ولم يتم إعلامهم بأي شيء ولا بخطة التطوير ولا بموقفهم فما هي حقوق العمال ومستقبلهم؟.

II.5: عمال الترام الذين يعملون في ترام الرمل حاليًا ويتم تجنيدهم بشكل دائم بواسطة الهيئة العامة لنقل الركاب بمحافظة الإسكندرية	200	لا يوجد استحقاق وفقًا للقانون المصري لأنهم لن يفقدوا وظائفهم	**تعويض نقدي** • لن يتم تقديم تعويض نقدي. **أنشطة المشورة المجتمعية** • سيتم إطلاع العمال على المشروع وتأثيراته. **تدابير التخفيف** أثناء الإنشاءات : • ستكون الهيئة العامة لنقل الركاب بمحافظة الإسكندرية مسؤولة عن نقل عمالها.

استحقاقات إضافية للوفاء بالمعايير والمتطلبات الدولية
• ستوفر الهيئة العامة لنقل الركاب بمحافظة الإسكندرية عملية مفصلة لإعادة التوطين. • ستشارك الهيئة العامة لنقل الركاب بمحافظة الإسكندرية المعلومات مع الهيئة القومية للنفاق حول نقل عمالها. **أثناء العملية:** • تزويد السائقين وعمال الورشة والموصلات ببناء القدرات ليكونوا قادرين على العمل في الترام المعاد تأهيله (إن أمكن). بدلًا من ذلك • ستوظفهم الهيئة العامة لنقل الركاب بمحافظة الإسكندرية كما حدث أثناء مرحلة الإنشاءات . • سيتم استبعاد أي عامل يبلغ من العمر 60 عامًا حيث سيحصل على معاشه التقاعدي.

- على موقع الاتحاد الأوروبي يذكر أن التكلفة المبدئية التقريبية للمشروع 592 مليون يورو، والبنك الأوروبي سيقدم تمويل وقدره 138 مليون يورو فقط، هناك فرق 454 مليون يورو من سيتكفل بها وما سياسات ذلك؟

المصدر:
https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20160125?fbclid=IwY2xjawQCrepleHRuA2FlbQIxMABicmlkETJqSnpWRVRiemlucmxKeU5qc3J0YwZhcHBfaWQQMjIyMDM5MTc4ODIwMDg5MgABHoG8Een_bBLHT2HlJP9jgxo_OUk6ondNEWxBhOo8tv9N0WjSZ7GrK1EjPAtb_aem_iOaDL5u-ZWMgm7k4Hgy5Sg

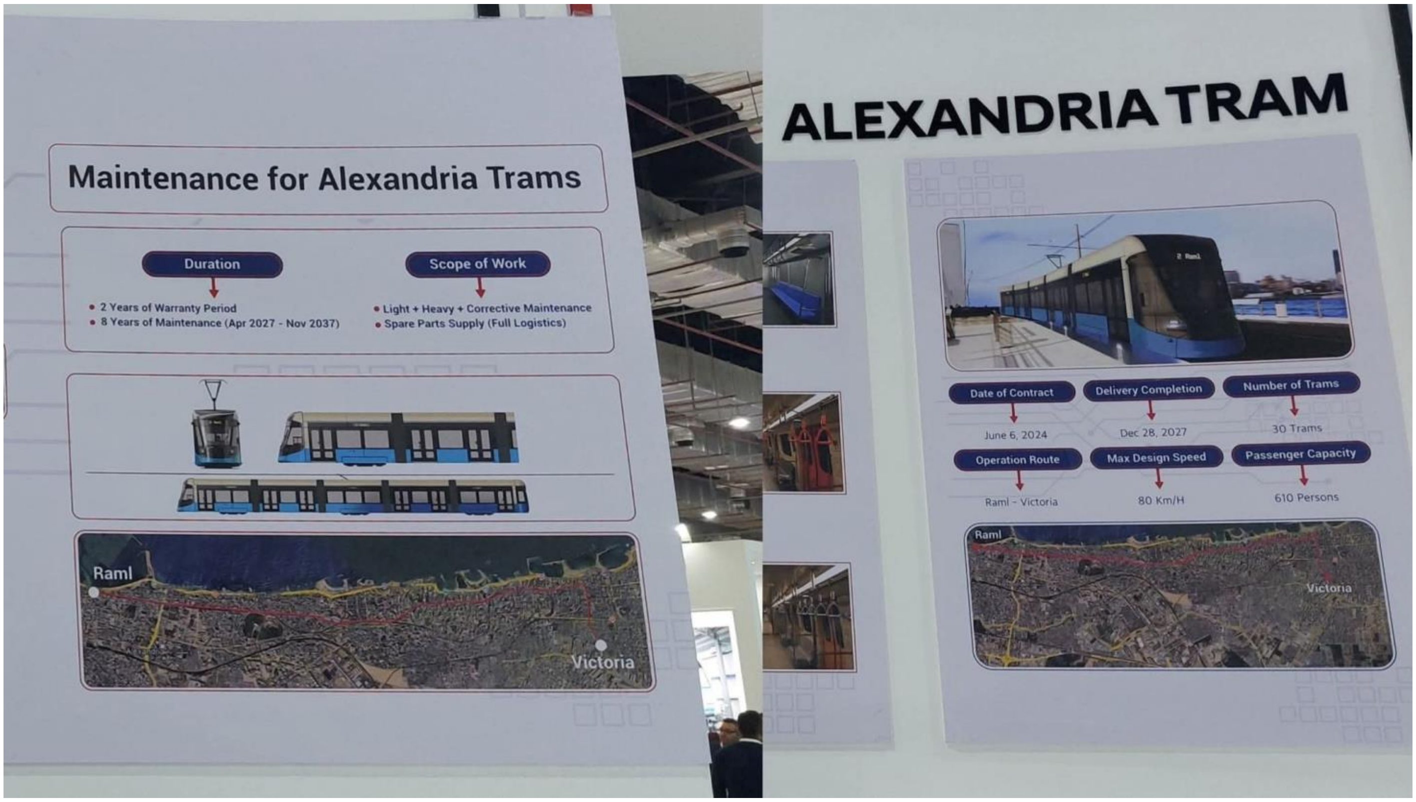
Proposed EIB finance (Approximate amount)

EUR 138 million

Total cost (Approximate amount)

EUR 592 million

- تم عرض تفاصيل المشروع في دورة معرض النقل TransMea 2025 بجناح هيونداي روتيم الكورية كما بالصورة:



- تذكر الشركة الكورية أن وحدات الترام ستكون 30 وحدة، كل وحدة ترام عبارة عن عربتين طول العربة الواحدة 34 متر، وطول وحدة الترام 68 متر وعرضها 2.65 متر، تسع الترام الواحدة 600 شخصًا (6 ركاب/متر مربع) ! أي السعة الكلية لجميع الوحدات حوالي: 18,000 شخصًا.
- بينما يذكر التقرير environmental and social impact assessment المرفوع على موقع الاتحاد الأوروبي في صفحة 129 أن طول الترام الجديدة 65 متر وعرضها 2.65 متر، بينما ذكر أن الترام الحالية 49.5 متر وعرضها 2.6 متر.

- يزعمون أن التحميل في رحلة الترام الواحدة ستكون 18,000 شخصًا، وهذا غير صحيح فالترام الواحدة تتحمل 600 شخصًا فقط بينما سعة 18,000 شخصًا هذه في عدد الـ 30 ترام كلها.

- الترام الحالية الزرقاء عددها 41 ترامًا، وهناك 15 ترام أوكراني أصفر، و15 ترام لبني، أي عدد الترامات الحالية 71 ترام، سيتم تخريدها لجلب 30 ترامًا فقط !!!
- عرض الترام الواحد 2.65 متر وبوجود ترام على كل خط فيلزم عرض للشارع حوالي 5.3 متر ويضاف لها مساحة كافية بين خطي الترام بالإضافة لمساحة المحطات بالإضافة لمساحة كافية للسلالم ورصيف المحطة في حالة المناطق العلوية فهل تكفي مساحات الشوارع الضيقة على شريط الترام لذلك؟؟ وهل تم حساب هذه المساحات قبل إزالة الترام الحالي؟ وماذا لو وجد أن المساحات غير ممكنة مع طبيعة الطرق على جانبي الترام بعد تدمير ترام الرمل الحالي؟

- يذكر في بورشور الشركة الكورية أن عقد تطوير ترام الإسكندرية يبدأ تنفيذه في 6 يونيو 2024 وينتهي في 28 ديسمبر 2027، ونحن الآن في فبراير 2026 ولم يبدأ المشروع بعد!

- وتشير المدة المذكورة أن هذه مدة العمل والتي تبلغ ثلاث سنوات و6 أشهر، والتي لم تبدأ بعد في فبراير 2026.

- يذكر أيضًا أن مدة الضمان للمشروع سنتان ومدة الصيانة المجانية 8 سنوات بإجمالي عشر سنوات وذلك بداية من أبريل 2027 إلى نوفمبر 2037، ونحن الآن في فبراير 2027 ولم يبدأ المشروع بعد فهل هذه التواريخ سيتم تعديلها أم سيتم اكتمال المشروع بعد نهاية فترة الضمان؟؟ فبحساب ثلاث سنوات و6 أشهر من فبراير 2027 يكون تاريخ نهاية تنفيذ المشروع المتوقعة في أغسطس 2030! أي بعد مرور فترة الضمان وكذلك سنة ونصف من فترة الصيانة وسيتبقى حوالي 6 سنوات و4 شهور فقط من فترة الصيانة!
- هل هناك آلية للصيانة وورش للعمل بعد انتهاء مدة الصيانة المجانية؟ وهل تم حساب تكاليف ذلك وإمكانها؟ ومن أين سيتم تغطية تلك التكاليف؟ وهل سيتم إعداد متخصصين مؤهلين لأعمال الصيانة؟

- في تقرير بعنوان environmental and social impact assessment المرفوع على موقع البنك الأوروبي الممول للمشروع ذكر أن المشروع يتم على مرحلتين مرحلة تخطيط 12 شهرًا ثم مرحلة التنفيذ 24 شهرًا على الأقل وذلك في صفحات رقم 14 ورقم 77-78، هل مرحلة التخطيط لمدة 12 شهرًا تمت بالفعل أم لا زالت ستبدأ بعد هدم الترام الحالي بالكامل؟
- يبدو أن الدراسة الفعلية لتنفيذ المشروع لم تتم بعد وستبدأ بعد تخريب الترام الحالي بالكامل وستستغرق 12 شهرًا قبل أن يرى الناس أي بدء في المشروع بالفعل! هل يعقل تخريب وتخريد مرفق يعمل بكفاءة من أجل مشروع دراساته الفعلية لم تتم بعد!

- يذكر تقرير خطة إعادة التوطين القسري أن الأعمال ستكون في مدة 36 شهرًا أي ثلاث سنوات.

ما هي مدة تنفيذ المشروع؟ مرحلة أولى 12 شهرًا للتخطيط ثم مرحلة ثانية 24 شهرًا للتنفيذ كما في التقرير على موقع البنك الأوروبي؟ أم ثلاث سنوات و6 أشهر للتنفيذ كما صرحت الشركة الكورية في معرض النقل 2025؟ أم ثلاث سنوات كما ذكر في خطة إعادة التوطين القسري؟ وهل المرحلة الأولى للتخطيط لم تبدأ بعد وستبدأ بعد هدم الترام الحالي؟ ماذا لو فشلت إمكانية التنفيذ لأي سبب كان؟ والأسباب كثيرة!

The Project will be implemented in two phases. The first phase will be the tramway design phase which will last for approximately 12 months, followed by an implementation phase of at

Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) Page 77 of 500

101M-T2-ENV-REP-GEN-0016 Rev.0 EcoConServ ENVIRONMENTAL SOLUTIONS

The Alexandria Raml Tram

The Project will be implemented in two phases. The first phase will be the tramway design phase which will last for approximately 12 months, followed by an implementation phase of at least 24 months. The latter includes the construction of viaducts, the installation of electronic signalling systems, and the complete renewal of the rolling stock. It also involves the relocation of some stations all of which will make the line more fluid for commuters.

According to the Egyptian Environmental Affairs Agency (EEAA) the Project (hereinafter the Project) falls under Category C Project. For Category C Projects, it is compulsory to submit the full Environmental and Social impact Assessment study (ESIA) including consultations and disclosure.

According to the World Bank Environmental and Social Framework issued in 2017 followed by the AFD, the Project is classified as Category B+ due to substantial environmental and social risks. Accordingly, the Project requires a full ESIA study including an ESMP and should have public consultations and a disclosure process along with the preparation of Resettlement Action Policy (RAP) or Livelihood Restoration Plan (LRP) and a Stakeholder Engagement Plan (SEP).

Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) Page 14 of 500

101M-T2-ENV-REP-GEN-0016 Rev.0 EcoConServ ENVIRONMENTAL SOLUTIONS

- في التقرير بعنوان environmental and social impact assessment المرفوع على موقع البنك الأوروبي الممول للمشروع ذكر أنه سيكون هناك محطات ومناطق مغطاة حيث تمر الترام الجديدة داخل ما يشبه النفق وذلك في الأماكن العلوية التي ستكون فيها الترام علوية في 5 مناطق أو محطات: من محطة الأزاريطة إلى الشاطبي، ثم محطة سيدي جابر، ثم من محطة رشدي إلى الهداية، ثم من محطة الوزارة إلى شدس، ثم محطة فيكتوريا فهذه 5 مناطق ستكون فيها الترام مغطاة بداخل أنفاق viaducts بالصور تصور مبدئي لها.

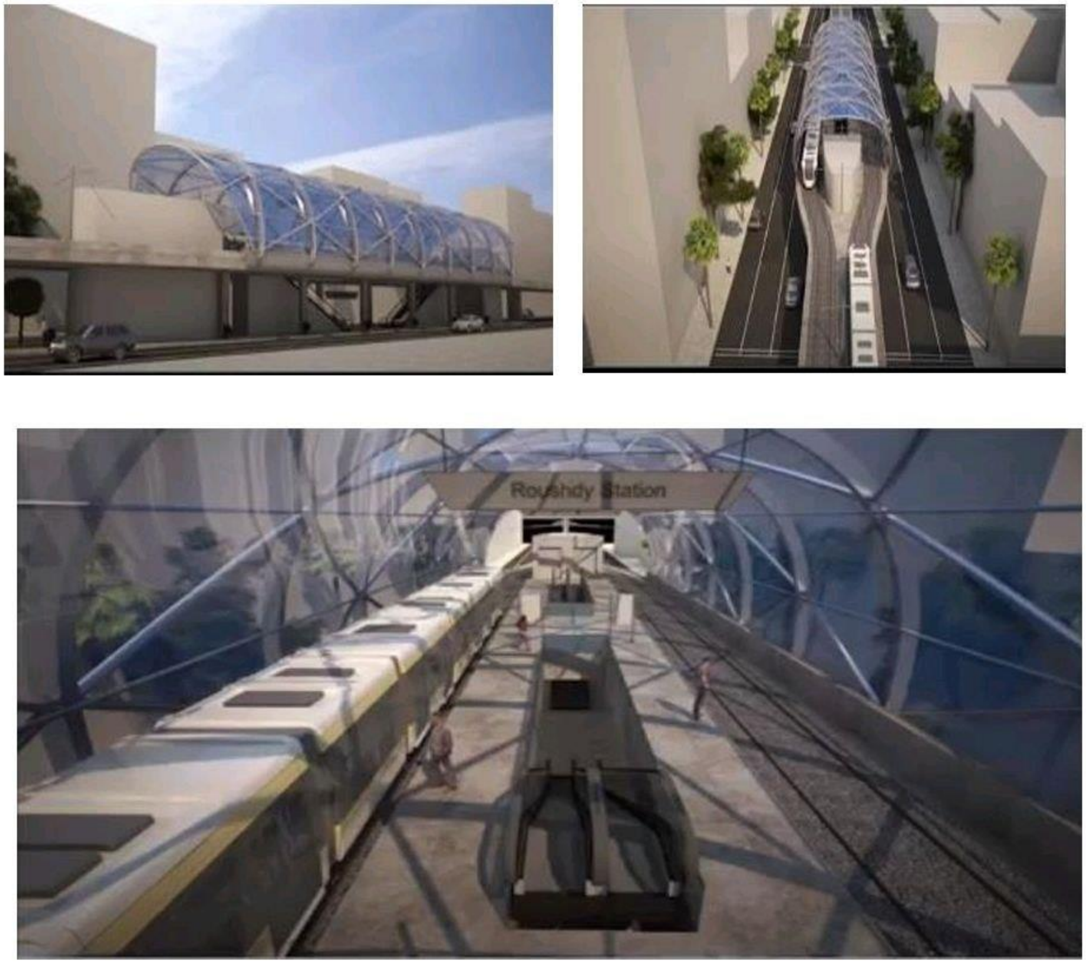


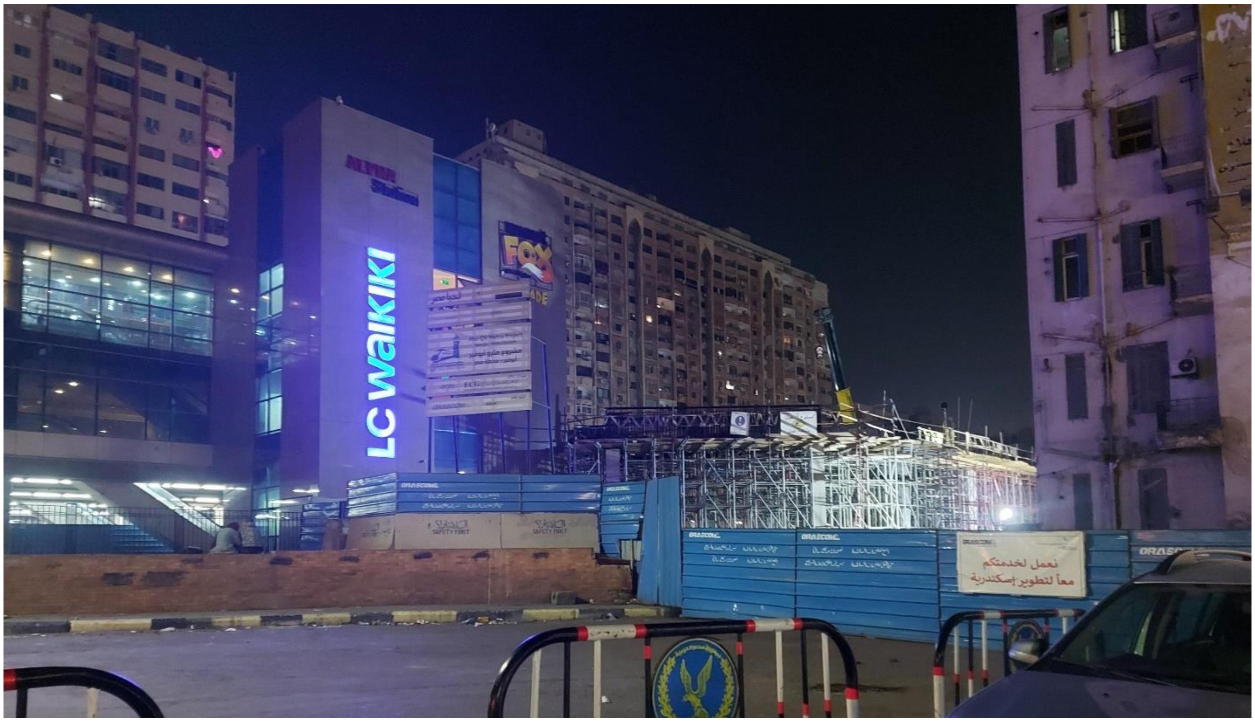
Figure 3-17 Example of viaduct stations

The Alexandria Raml Tram

Rehabilitation Project

Project activities include rehabilitation of the track, readjustment of station positions, removal of some existing stations to optimize efficiency, elevation of segments from; Azarita to El-Shatby, Sidi Gaber, Roushdy to Hedeya, El-Wezara to Schutz, and Victoria via viaducts. Stations will be reconstructed and rehabilitated to accommodate more passengers and improve loading and

- الهدف من عمل الكباري والمناطق العلوية هو التخلص من التقاء خط الترام بطريق السيارات والمارة وعزله تمامًا عن طريق السيارات لكن ذلك غير ممكن حيث أنه لا زال هناك مناطق بها التقاء بين خط الترام وطريق السيارات وهي: منطقة القائد ابراهيم – الإبراهيمية – سبورتنج الكبرى – كليوباترا زنانيري – سابا باشا – جليم – زيزينيا – سان ستيفانو – ثروت – لوران – السرايا – سيدي بشر، كل هذه المناطق سيكون بها المسار الجديد سطحي وكلها بها مزلقانات ومناطق التقاء مع السيارات وإذا زادت سرعة الترام مع عدم وضع إشارات وأنظمة مرورية صارمة ومنضبطة سيكون الترام الجديد سببًا للحوادث والأزمات التي لم تكن موجودة من قبل.
- فإذا كان هناك مناطق التقاء حوالي 12 مع السيارات في الترام السطحي لماذا يتم عمل كباري وتغيير طابع المدينة ومضاعفة التكاليف وصناعة أزمات من أجل مناطق محدودة في الخط فقط يمكن حلها عن طريق الإشارات والأنظمة المرورية كما من المفترض أن يحدث في باقي مناطق الالتقاء؟

- بحسب التصميم المزمع تنفيذه فإن في محطة سيدي جابر نقطة التقاء ومحطة تحويل بين الترام الجديد والمترو بديل القطار، لكن المترو يتم عمل محطته قبل محطة القطار بينما محطة الترام توجد بعد محطة القطار ويوجد مقابل محطة المترو عمارات ومباني سكنية ومستشفى ومركز للشرطة ومسجد، ويوجد مقابل محطة الترام عمارات سكنية! كيف سيتم وصل محطة الترام بمحطة المترو؟
- صورة لمحطة المترو التي يتم عملها حاليًا في سيدي جابر لخدمة مترو أبو قير:
- 

- صورة للجهة المقابلة لمحطة المترو بها مستشفى ومسجد ونقطة مرور وعمارات سكنية:

-

- محطة قطار سيدي جابر ومكانها بعد محطة المترو:

-

-
-

- صورة لمحطة ترام سيدي جابر المحطة ومكانها بعد محطة قطار سيدي جابر: ويقابل محطة الترام عمارات سكنية.

صورة لمحطة ترام سيدي جابر وبيان العمارات السكنية المقابلة لها:

- بداخل محطة قطار سيدي جابر هناك نقاط مرور وأجهزة لنظام المترو لم يتم تشغيلها ولم تعمل بعد فالمحطة تم إنشائها بنظام استقبال المترو فلماذا يترك كل هذا ويتم إنشاء محطة جديدة تمامًا للمترو؟ أليس هذا إهدار للمال العام؟ وكيف سيتم ربط كل ذلك بخط الترام الجديد مع بعد المسافات بين محطات المترو الجديدة والترام؟

- في التقرير بعنوان environmental and social impact assessment المرفوع على موقع البنك الأوروبي في صفحة 38 ذكر أنه سيتم مد الخط إلى ميدان المنشية لتكون المحطة النهائية وسيتم إزالة حديقة المنشية لذلك، لكن الصفحات الداعمة للمشروع تذكر أن امتداد الخط لميدان المنشية تم إلغاؤه وستكون المحطة النهائية محطة الرمل.

estrial Ecology	Impact the flora and fauna of the study area and roadside trees might have to be cut down for the construction of some the at-grade and viaduct sections. Removal of Mansheya square park to construct Mansheya terminal.	- Restrict areas for dredging and soil moving activities or vegetation clearing as much as possible (minimal clearance); - The contractor to develop a vegetation/greenery plan, to be approved by NAT and local authorities, and which

Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) Page **38** of **500**

101M-T2-ENV-REP-GEN-0016 Rev.0

EcoConServ ENVIRONMENTAL SOLUTIONS

- من المعلوم أن نسبة كبيرة من مستخدمي الترام الحالية هم كبار السن والمحالين على المعاش والمتقاعدين وكذلك طلاب المدارس لكن ذكر في التقرير بعنوان environmental and social impact assessment المرفوع على موقع البنك الأوروبي في صفحة 271 أن فئة كبار السن لن تستطيع الاستفادة من هذا المشروع ولن يناسبهم استخدام الأنفاق والممرات والمحطات المرتفعة، فلابد من توفير وسائل مساعدة لهم، فما هي تلك الوسائل؟ هل هناك مساحات كافية في شوارع الترام لعمل محطات وسلالم كهربائية متعددة ومصاعد كهربائية لكبار السن؟ بالطبع لا يوجد فأين سيتم تنفيذ ذلك؟
- يذكر التقرير أن الطرق لن يكون بها إشارات وسيكون عبور المشاة خلال الأنفاق والممرات العلوية فقط**!!** فسيكون من الصعب جدًا على الناس عبور الطرق عبر كباري وسلالم وازدحام داخلها حتى لو لم يستخدموا الترام**!**

Old people and disabled persons were ranked as the last category as they will be deprived of benefiting from the Project if accommodations are not made for them. They require facilities that enable them to step into the tram and Electric stairs and elevators. Additionally, as the crossings will be closed, it will be extremely difficult to them to cross the tramway. Tunnels and viaducts are not suitable to old people and disabled persons

- رجل من كبار السن ينزل من الترام الحالية بالعكاز وحده ببساطة:

-

- في التقرير بعنوان environmental and social impact assessment صفحة 45 و 46 ذكر أنه في حالة العثور على أي آثار أثناء أعمال الحفر لا بد من وقف كل أعمال الحفر والإنشاءات فورًا وينبغي إبلاغ السلطات خلال 48 ساعة وأنه لا بد من وضع خطط للتعامل مع الآثار بما لا يتعارض مع الإنشاءات.. ماذا لو تم العثور على آثار وتوقفت أعمال البناء وترك الشعب بلا ترام ولا بدائل؟! هل هذا المشروع غطاء للتنقيب عن الآثار في مدينة الإسكندرية؟

: of the richest ral heritage , on ritage can be	In line with the WB ESS8. EIB standard 5 pertaining to cultural heritage and Law 17/1983 stipulates that, in situations where any culturally valuable object/monument is discovered during excavation works, the works should be stopped by the contractor and the	**Minor**

on	Mitigation Measures	Residual impact
and/or sites of Find Buried	nearest administrative authority must be informed within 48 hours. An SCA inspector shall then supervise any excavation on the site following any evident of artefacts or antiquities traces. NAT includes in its contracts for the various lots within the Tram Project a term referring to the national law The contractor should develop a Cultural heritage Management Plan following standard mitigation for projects that are aligned with national and international standards: - A Chance Finds Procedure will be designed and implemented to manage any unexpected discovery of archaeological material in-line with national and international requirements and guidelines. - The Cultural heritage Management Plan should be in place before construction begins.	

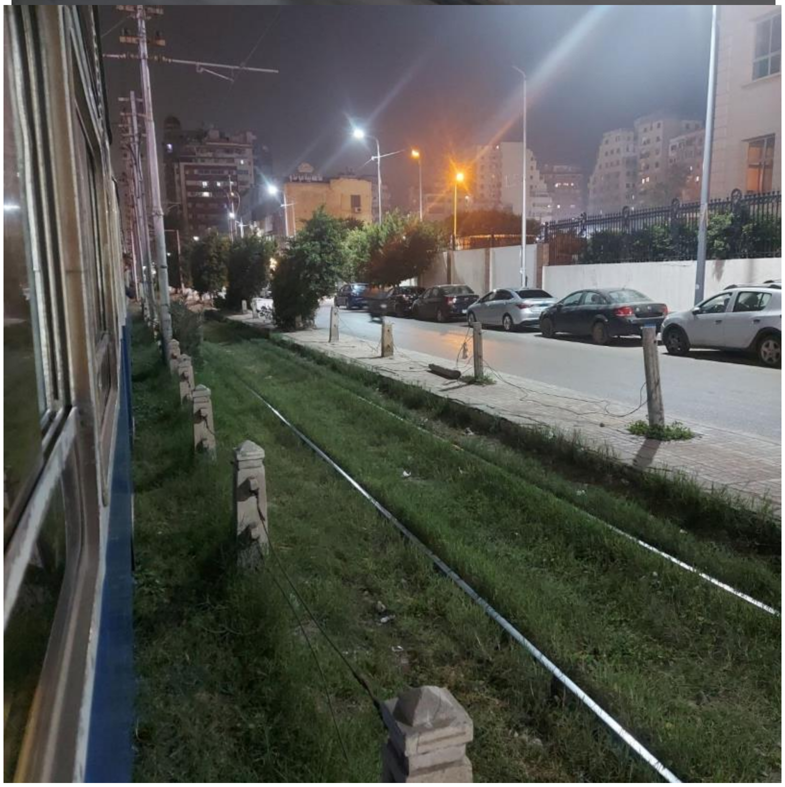
- خداع في التقرير بعنوان environmental and social impact assessment المرفوع على موقع البنك الأوروبي في صفحة 188 ذكر أن الترام الحالية ينبعث منها ما يضر بالبيئة وذلك غير صحيح فالترام تعمل بالكهرباء ولا تستهلك أي وقود.

  - **Energy and Emissions** – The current tram that runs between Raml Station and Victoria station has a number of issues due to being outdated. The older tram is not efficient in terms of energy consumption, which in turn means more Energy emissions via the Tram. The new proposed tram infrastructure and rolling stock will be much more energy efficient and release less negative noise, vibration and electromagnetic field that could negatively affect the nearby community

- بناء على ما سبق ذكره فإن المعلن في الصورة التالية المنشورة على صفحة وزارة النقل أغلبه معلومات خاطئة غير واقعية:

- **المحطات العلوية:**
- الشوارع ضيقة في مناطق سوتر والشبان المسلمين والشاطبي وشدس وصفر وباكوس والمزمع إقامة محطات علوية بها وسلالم بالتأكيد ومناطق دخول وخروج ورصيف للمحطة حتى يستقر الناس على الأرض فهل مساحات هذه الشوارع كافية لذلك؟ هل تم عمل أي دراسات لإمكان ذلك قبل هدم الترام؟ بالكاد الطريق يكفي لسيارتين واحدة تسير في الطريق وسيارة تركن بجوار الرصيف أين سيكون رصيف الترام للصعود والنزول إلى ومن المحطة؟ وهذا السؤال يتكرر في كل المناطق التي بها مسارات علوية.

بالصور محطة ترام الشاطبي:



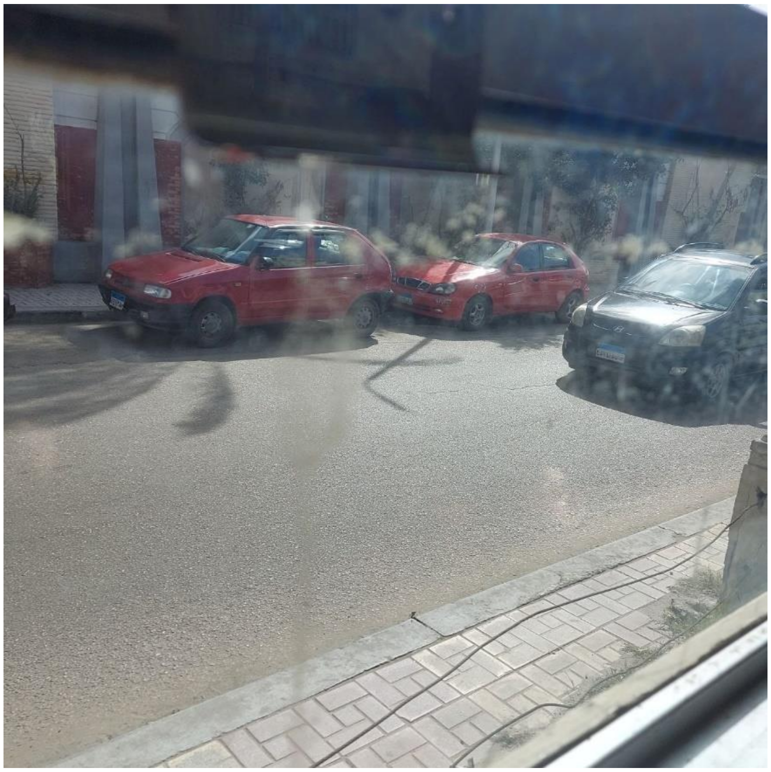
TERIOS

Alexandria Fencing Club
إدارة مرور الإسكندرية
ALEXANDRIA TRAFFIC DEPT.
إدارة مرور الإسكندرية
ALEXANDRIA TRAFFIC DEPT.

McDonald's
الشاطبي
El Shatby
Tram Map

الشاطبي
El Shatby

- بالصور الطريق بين سوتر ومحطة الشبان المسلمين:



- بالصور محطة ترام الشبان المسلمين:
- بمجرد فتح الإشارة لمرور السيارات تمر الترام معها كذلك .. في كل الأحوال هناك سيارات في الاتجاهين هذه المحطة من المقرر إلغاءها رغم أن بها مؤسسات حيوية كثيرة منها مستشفى الشاطبي ومكتبة الإسكندرية ومجموعة مكتبات، وكذلك يمكن من هذه المحطة النزول وركوب مواصلات إلى محطة مصر، كما أنه مقرر عمل هذه المنطقة علوية فوق كوبري رغم أن اتجاه السيارات ووضع الإشارات لن يتغير!!
- وعندما يتم إلغاء هذه المحطة وبالطبع لن يكون هناك أنفاق للعبور فكيف سيعبر الناس الشوارع من تحت الكباري بهذه المنطقة؟ وهي منطقة جامعات ومؤسسات حيوية.
-

- بالصور محطة ترام سوتر:
- هذه محطة علوية أين هي المساحة الكافية في الشارع لعمل محطات علوية وسلالم ومصاعد كهربائية وبوابات عبور ومناطق دخول وخروج ورصيف للنزول ! الطريق بالكاد يكفي عربة واحدة.

26
19500

19509
19509
L-SHAM

19509
-SHAM
19509

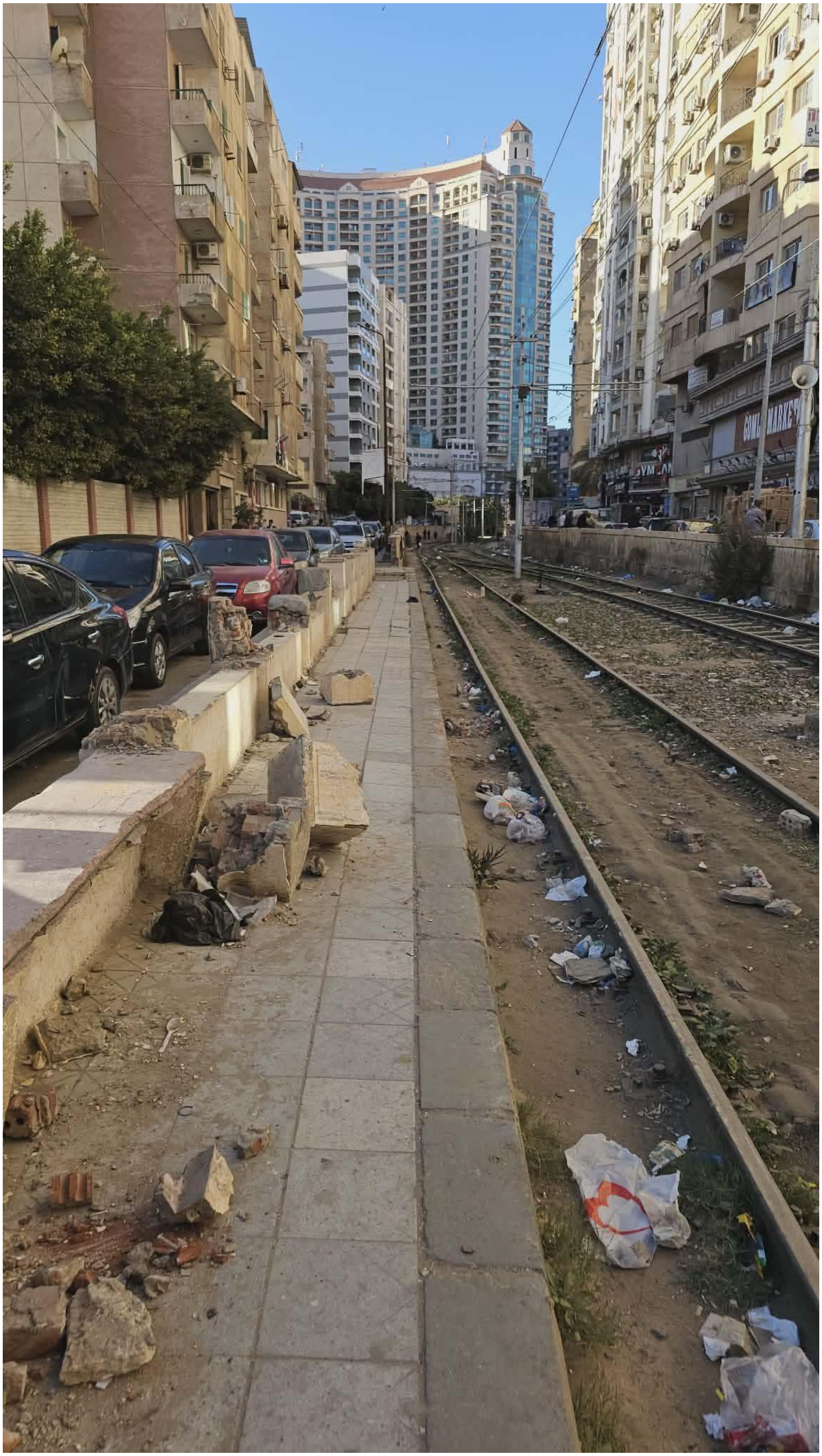
بالصور محطة ترام الأزاريطة:

البن البرازيلي
تأسست ١٩٢٩
KARAM GABER
ACADEMY SON
#هتتمرن_بطريقة_مختلفة
BRAZILIAN COFFEE STORES
coffeeing since 1929

- الآن بعض صور من المحطات السطحية حيث يظهر ضيق الطريق على جانب الترام فكيف سيتم عمل محطات ببوابات عبور وشبابيك تذاكر مناسبة لأعداد المستخدمين؟

NEW BORN
FB. alexhabebti

KHALED
FB. alexhabebti



Deja Phone
المحروسه
DOCTORS EXCHANGE

ابو داود
منتجات ألبان

منتجات ألبان

EGYPT

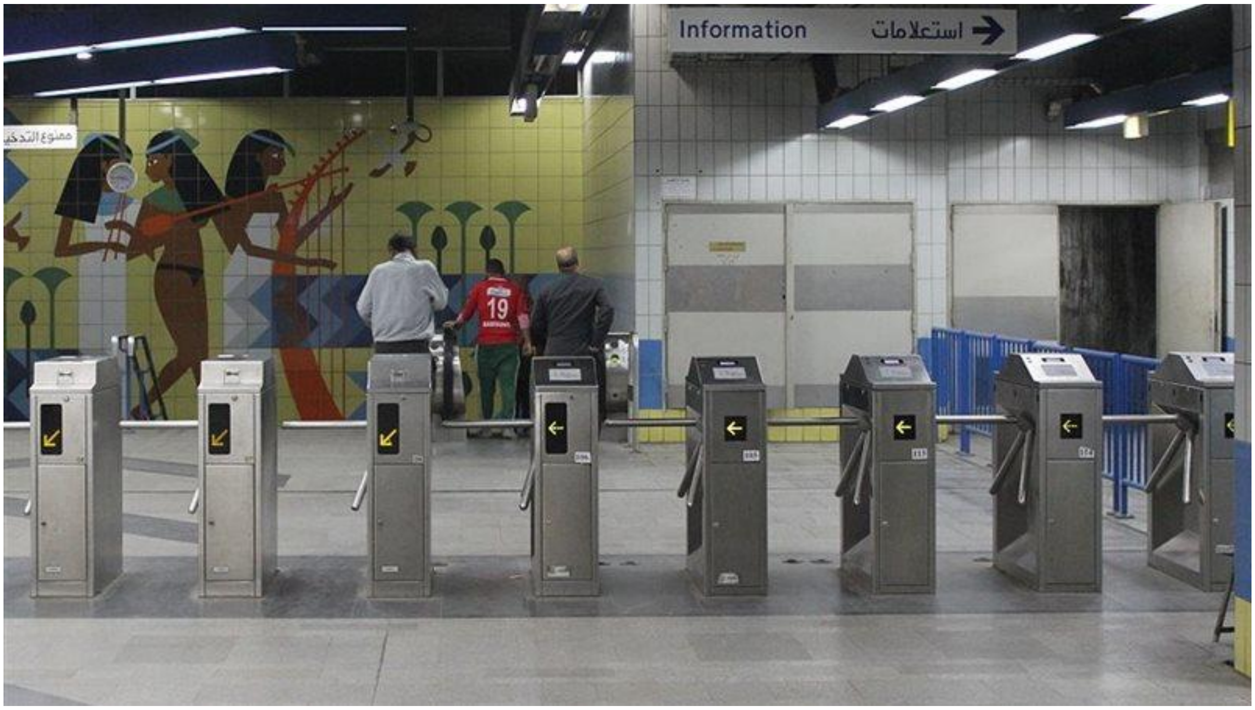
- بالفيديو مسار الترام من محطة الإبراهيمية إلى محطة مصطفى كامل لبيان ضيق مساحة الشوارع بجوار خط الترام وكذلك لبيان بعض الأشجار على طول شريط الترام وكذلك لبيان العمارات الملاصقة لخط الترام وبيان وجود سد وعدم سير السيارات في بعض المناطق على شريط الترام:

20260325_163118.mp4

- بالفيديو محطة ترام بوكلة والأشجار عليها والناس تجلس على المحطة حزانى رغم توقف الترام وعدم مرورها بتلك المنطقة، ويظهر ضيق شريط الترام ومرور السيارات الخاصة فقط ولا يوجد أي مواصلات بديلة يمكنها المرور من هذه المنطقة، كذلك يتضح بالفيديو كثير من الناس يمشون ليتمكنوا من الوصول لوجهاتهم حيث بعد توقف الترام لا يوجد أي مواصلات للوصول للمحطة والحل الوحيد هو المشي، ومحطة بوكلى هذه محطة ملغاة بحسب التصميم الجديد وسيكون مسار الترام مكانها أعلى كوبري!

bokla.mp4

- أين هي المساحات الكافية لعمل محطات مترو ببوابات دخول وخروج تكفي أعداد المستخدمين؟ وذلك في المحطات العلوية أو السطحية؟



- مع العلم أن الترام الجديد عرضه أكبر من الترام الحالي فعرضه 2.65 متر وسيحتاج قضبان أعرض للسير عليها لذلك تم تدمير شريط الترام الحالي، وبالتالي فالمساحة المطلوبة لشريط الترام وقضبانه ستزيد عن الترام الحالي، مع ضيق الشوارع وملاصقة البيوت في بعض المناطق، هل تم عمل دراسات كافية لإمكان تطبيق ذلك؟ الترام الحالي عرضه 2.6 متر فالفارق بين الجديد والحالي 0.05 متر فقط فهل هذا الفارق يستحق تدمير شريط الترام كلية؟ هل كان من المستحيل التعاقد مع الشركة الكورية على أن يكون عرض الترام مثل عرض الحالي بحيث يتم الحفاظ على ما يمكن من قضبان الترام ومساره دون إهدار لهذا المرفق بالكامل؟ وهل 0.05 عرض يحدث فارقًا جوهريًا لتدمير قضبان وفلنكات شريط الترام بالكامل وتحمل مخاطر زيادة ضيق الطريق بعد ذلك ؟؟!

- أين ستذهب السيارات التي تركن بجوار الرصيف على طول خط الترام والخاصة بسكان هذه المناطق والمستخدمين للخدمات المتوفرة بها؟ هل سيتم عمل جراجات تكفي لهذه السيارات؟ هل سيكون متاحًا استمرار ركن هذه السيارات خلال أعمال الإنشاءات وبعدها أم سيتم منعها من ذلك مع عدم توفير بدائل مما سيخلق أزمة مرورية جديدة لم تكن في الحسبان؟

- ## المحطات الملغاة:

عددها 14 محطة، كما تبين فإن شريط الترام لا تسير عليه أي مواصلات سوى الترام وتم بناء المؤسسات والمحال التجارية والمنافع بحسب محطات الترام، فنبدأ بالخط من محطة الرمل تقابلنا محطة القائد ابراهيم وهي أول محطة ملغاة، في حين أن بهذه المنطقة مسجد القائد ابراهيم ومستشفيات وعيادات شارع كلية الطب ومطاعم حديقة الخالدين وفندق تابع للقوات المسلحة، ثم المحطة الملغاة التالية محطة الشبان المسلمين وهي محطة مهمة جدًا لأن بها مستشفى الجامعة ومكتبة الإسكندرية وبوابات كلية الآداب وغيرها من المجمع النظري، ثم المحطة الملغاة التالية محطة كامب شيزار وهي محطة في غاية الأهمية والطريق إليها من شارع أبو قير طويل وصعب جدًا، حيث بها سوق للخضار سوق شيديا ومستشفى نور الإسلام ومستشفى الأنبا تكلا وغيرها من المرافق الهامة، ثم المحطة الملغاة التالية محطة سبورتنج الصغرى وهي كذلك محطة هامة ولا يوجد لها مواصلات غير الترام لأن الطريق من شارع أبو قير مسدود لوجود نادي سبورتنج والمسافة من البحر للمحطة قدرها 300 متر والذي يسكن على شارع أبو قير لا يمكنه الوصول للمحطة عن طريق البحر أصلًا لعدم توافر مواصلات للبحر في هذا الاتجاه من شارع أبو قير إلا من فيكتوريا فقط، وبهذه المحطة مدارس ومرافق هامة وشارع الدلتا.

المحطة الملغاة التالية تكون على خط ترام 1 وهي محطات كليوباترا الصغرى والكبرى وسيدي جابر الشيخ وإلغاء هذه المحطات مأساة حقيقية! فهي عامرة بسكان يعتبرون الترام وسيلة مواصلاتهم الأولى والوحيدة فسكان كثيرون يركبون لمحطات كليوباترا لنزول السوق والعودة لبيوتهم محطات معدودة ولا يوجد مواصلات أخرى تمكنهم من ذلك إلغاء هذه المحطات يزيد الأعباء على الناس ولا يخدم مصالحهم، ومحطة ترام سيدي جابر الشيخ هامة جدًا بها مستشفى القوات المسلحة والمنطقة الشمالية ومستشفى الشفاء وشاطئ القوات المسلحة وكافيتريات ومطاعم على البحر وعديد من المؤسسات والمرافق الأخرى تعد الترام أسهل وأقرب وسيلة مواصلات لها.

المحطة التالية الملغاة هي محطة محمد محفوظ وهي محطة بها مراكز تعليمية ومباني سكنية مجمع مباني ظباط مصطفى كامل وهي منطقة هامة كذلك، المحطة التالية الملغاة هي محطة بولكلي وهي محطة في منتهى الأهمية بها عديد من المدارس الحكومية والخاصة والمحال التجارية وهي علامة من علامات المدينة فكل سكندري لديه ارتباط خاص بهذه المحطة، وبها كذلك مبنى الساعة الأثري وشجرة معمرة عندما تم تجديد المحطة في عهد المحافظ عبد السلام محجوب تمت مراعاة عدم تدمير هذه الشجرة وبناء الكراسي على المحطة بحيث تمر فروع الشجرة بينها في مظهر حضاري جميل.

المحطة التالية الملغاة هي محطة مظلوم وهي محطة ترام كلية الفنون الجميلة وغالب طلبة الكلية يستخدمون الترام بهذه المحطة.

وكذلك محطة جناكليس محطة ملغاة على خط ترام 1 وهي محطة هامة.

المحطة التالية الملغاة هي محطة ترام ثروت.

المحطة التالية الملغاة هي محطة السرايا وهذه محطة شارع الإقبال وهي محطة هامة كذلك.

المحطة التالية الملغاة هي محطة السيوف ترام وهي محطة هامة ليس لها مواصلات غير الترام.

من الضروري معرفة أن كثير من المؤسسات والمحال نشأت بناء على محطات الترام، فمثلاً تجد عنوان محل أمام محطة ترام كامب شيزار، فعند جعل الترام مترو وإلغاء المحطة بالكلية سيتغير عناوين المحلات والمؤسسات وستتغير هوية المدينة المعتادة! كما أن إلغاء هذه المحطات سيخفض عدد مستخدمي الترام والمنتفعين منها.

- محطات أثرية:

هناك مباني أثرية في شريط الترام منها أبراج الساعة على 5 محطات وهي:

1. محطة ترام سان ستيفانو

2. محطة ترام بولكلي

3. محطة ترام مصطفى كامل

4. محطة ترام سبورتنج الكبرى

5. محطة ترام محطة الرمل

بالإضافة للوحات داخل ورش مصطفى كامل.

وغير ذلك.

لقد تم تطوير بعض محطات الترام في 2020 بما يحافظ على القيمة الأثرية والذاكرية البصرية للمدينة:

https://akhbarelyom.com/news/newdetails/3049469/1/%D8%A8%D8%A7%D9%84%D8%B5%D9%88%D8%B1-%D8%AA%D8%B7%D9%88%D9%8A%D8%B1-%D9%85%D8%AD%D8%B7%D8%AA%D9%8A-%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D9%85-%D9%81%D9%8A-

%D8%A7%D9%84%D8%A5%D8%B3%D9%83%D9%86%D8%AF%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D8%B3

- تنشر الصفحات المؤيدة للمشروع تصورات وتخطيطات للمشروع لكن قد تم عملها بالذكاء الاصطناعي**!!** فهي غير واقعية ولا تنم عن دراسات فعلية وقد تم عملها بجودة رديئة كذلك فيتبين خطأ الكلام العربي مما يوضح أنها صور رديئة بالذكاء الاصطناعي:

-

- **وسائل النقل البديلة للترام:**

لم يتم توفير أي بدائل للمواصلات بدلًا عن القطار الذي تم هدمه لعمل المترو والآن يتم هدم الترام كذلك لتقع المحافظة في أزمة مواصلات خانقة غير مسبوقة!!

تم توفير بعض أوتوبيسات النقل والميكروباصات بدلًا من الترام في أول أسبوع من توقفها، لكن تلك الأوتوبيسات كثير منها تم جلبه من محافظات أخرى بسائقين من محافظات أخرى فسرعان ما اختفى هؤلاء وعادوا لمحافظاتهم بمجرد دخول شهر رمضان.. وبالتالي اختفى بديل الترام في أغلب الأوقات.

كانت الترام تعمل من الخامسة فجرًا حتى الساعة الواحدة ليلًا لكن لا نجد أي مواصلات آمنة الآن تعمل في هذه الأوقات المبكرة أو المتأخرة، وكذلك وقت الإفطار في رمضان وبعده لا وجود لبديل الترام.

المواصلات بديل الترام ليست جديدة بل هي سبق لها العمل فهي مستهلكة وحالتها سيئة في الغالب الأعم.

سائقي بديل الترام أخلاقهم سيئة يضعون أجرة بحسب مرادهم ويمشون في الشوارع بعشوائية لعدم وجود مسار مستقيم بديل للترام كما سيأتي، ويسبون ويشربون السجائر، وقد كانت الترام وسيلة آمنة محترمة ممنوع التدخين بها فيدفع الراكب سعر التذكرة لكمسري الترام وينزل في وجهته دون حديث ولا اضطرار لمناقشات، وأخلاق عمال الترام عالية يراعون الناس ويحترمونهم.

- الأوتوبيس بديل الترام قام بعمل حادثة على البحر حيث أصاب أشخاص على موتوسيكل، كذلك تتبين من الصور حالة الأوتوبيس المستهلكة:

الملاحة ٦ محطة مصر
شارع ٤٥ أبوكمال • خالد بن الوليد
الشاطبى • ميامى • سبورتنج • سيدى

QNB
DELICIOUS
الملاحة 6 محطة مصر
شارع ٤٥ أبوكمال • خالد بن الوليد
الشاطبي • مباس • سبورتنج • سيدي بشر

- مواطن قاهري يوثق وجود بديل الترام في شوارع القاهرة ! حيث كما قلنا السائقين من المحافظات فيبدو أن هذا السائق عمل على بديل الترام قليلًا في الإسكندرية ثم عاد لبلده القاهرة:

- بديل الترام الذي يعمل في شوارع الاسكندرية مكتوب عليه مناطق في القاهرة! وهذا دليل آخر أنها أوتوبيسات من محافظات أخرى:

Alexandria Today • Follow

1h ·

والسؤال اللي في راس ازاي ؟
ازاي يا اسكندريه بتعمليها ازاي ؟؟؟ 🤔🙄
نازل محطه سيدي جابر لقيت الباص ده مكتوب عليه
اخر فيصل .مدينه نصر . جيزه .مصطفي النحاس ..
انا شكيت في صيامي وقولت انا لسه مخرجتش من رمسيس
ولا ايه ؟؟ ايه اللي جاب مدينه نصر في سيدي جابر ؟!!

- تصريحات من سائقي بديل الترام أنهم من القاهرة ومحافظات أخرى وأجبروا على العمل بالإسكندرية ولا يريدون العمل بها:

Sabreen Ahmed · 1d

امبارح كانت تجربتي الأولي مع بديل الترام كنت في محطة الرمل وعايزة اروح سيدي جابر شارع ابوقير الترام اتاخرت جدا فروحت لبديل الترام لقيت المشاريع واقفة صحيح لكن السواق بيرد بالعافية وبمنتهي القرف وقبل ما اعمل مشكلة لقيت الميني باص البديل جاي فركبت الباص كان فاضي تماما مفيهوش غير ٤ لف من ساعة الزهور عشان يمشي ابوقير بس الغريبة انه ماشي بعيد من الناس يعني الناس واقفة كتير ومفيش مشاريع فاضية طب يا سيدي ما تقرب من الناس عشان يركبوا قالنا وبالنص انا مش عايز أصلا اشتغل هنا انا من القاهرة وجابونا عافية نشتغل وبقالي اسبوع مروحتش ولا شوفت عيالي أدركت بقي ليه السواق التاني رد بقرف الناس دي جايبين غصب عنهم وشايفين انهم كانوا بيكسبوا اكتر في القاهرة وبالتالي بيعاملوا الناس وحش فأنت أمام مواطن سكندري متضرر من وقف الترام لكن ما باليد حيلة و مواطن قاهري لسان حاله بيقول أنا مالي أنا ومال وقف الترام بتاعتهم وبالتالي هو مش جاي يحللك أزمة دا يمكن يكون عايز يخلقها من باب عليا وعلي أعدائي
نزلت وعندي علامات استفهام
📌أولا ليه المحافظة مستعنتش بشركة نقل من اسكندرية وسواقين من هنا؟؟

📌ثانيا فيه اتوبيسات نقل عام عندنا كتير مركونة في الجراجات ليه مشتغلتش الجديد منهم يشتغل واللي محتاج صيانة وتصليح يتصلح بدل ما هما مركونين كدا وحتي لو معندناش سواقين كفاية طب ما فيه ناس كتير بتدور علي شغل اطلب سواقين واعمل مرتبات حتي لو فترة توقف الترام اللي تقريبا حيبقي سنتين يعني مدة مش قليلة ؟؟

📌ثالثا السواقين اللي جبتهم دول وعلي كلام السواق بيفضل يلف معظم الوقت فاضي طب ليه هما لحد فيكتوريا بس متفتحلهم السكة يكملوا لحد المندرة وابوقير وتبقي ادبت سواقين المشاريع اللي ذالين الناس بتقطيع المسافات وهما كمان لقوا عائد من نقلهم ؟؟
ليه بحس ان فيه حلول تريح المواطن بس احنا مش عايزين نستخدمها وكأن هدف البعض ان يفضل الناس في حالة احتقان وغضب

Tram El raml - ترام الرمل

1h ·

(رساله من احد المتابعين)
سواقين المواصلات البديله بيشتكولي ان هما اصلاً من القاهره والعربيات بتاعتهم ترخيص القاهره وقاللهم في القاهره تعالوا اشتغلوا في اسكندريه بالعافيه
والسواقين ملهمش سكن هنا وبيناموا في الاوتوبيسات بقالهم اسابيع علي كده وبيشتكوا انهم مش بيشوفوا عيالهم واسرهم لأنهم في القاهره وبيقولي ان الشركه المسؤوله مش بتديهم حق البنزين اصلاً والسواقين كلهم بيمشوا يرجعوا بلادهم مع أسرهم

ابو عايده

#لا_حياة_لمن_تنادى
نناشد السادة المسئولين من **#شركة_فاست_باص_بالأسكندرية_بديل_الترام**
نريد تعبنا وشقانا الذى عملنا به من جهد معكم ولم نتحصل عليه حتى الآن
لذلك نود من السادة
#محافظ_محافظة_الأسكندرية #مكتب_العمل #الرقابة_الإدارية #جهاز_تنظيم_النقل
بالتدخل الفورى مع أعضاء مجلس إدارة الشركة أعلاه
أننا لم نتحصل ع المستحقات الخاصة بنا حتى الأن ولقد مر من الوقت ٥٠ يوماً وقد تم عمل بوست سابق بهذا الموضوع ولم يفيد بشئ ولا حياة لما تنادى
لإسترداد المستحقات الخاصه بنا حيث أنه حتى الآن نتواصل مع الإدارة بدون جدوى وكل يوم بميعاد مختلف ولم يحدث شئ ولقد تحصلنا ع شيك بالمستحقات وعند الذهاب للبنك ، إتضح أنه بدون رصيد
ولقد وصلنا لمرحلة من اليأس لم يعد لدينا مدخرات لكى نعيش بها هنا
نريد حل سريع .. نريد أن نتواصل مع مسئول يتبنى قضيتنا ويرد لنا مستحقاتنا
#أغيثونا 😭
نناشد بالأخص **#المهندس_ضياء_مدير_جهاز_تنظيم_النقل**

(فضيحه الاوتوبيس المسمي ب بديل الترام)
الاوتوبيس ده المفروض خط ابوقير محطه مصر اللي هو بديل قطار ابوقير وبعدين لزقوا فوق خط ابوقير محطه مصر بديل ترام الرمل وكتبوا محطات ترام الرمل وبعدين قاموا شايلين بديل الترام والاوتوبيس رجع تاني لخطه الطبيعي بعد ماخدوا اللقطه وصوروا الاوتوبيسات وقالوا احنا مشغلين بديل

محافظة الإسكندرية - الصفحة الرسمية

رئاسة مجلس الوزراء المصري

وزارة النقل المصرية

الهيئة القومية للأنفاق - National Authority for Tunnels

- السؤال بعد عودة سائقي بديل الترام لمحافظاتهم ما هي وسائل النقل البديلة للترام لسكان الإسكندرية؟
- كل هذه الأزمة والمشكلة في نصف الخط فقط من مصطفى كامل إلى فيكتوريا فماذا عندما يتوقف باقي الخط من مصطفى كامل إلى محطة الرمل؟ وهو الخط الذي يشمل جميع الكليات والجامعات الحكومية.
- هل ستستمر معاناة السكندريين يوميًا لمدة سنوات دون انفجار في أي لحظة؟
- ما الآثار المترتبة على هذه الأزمة على مدار سنوات؟

- بعض عربات بديل الترام تعمل دون أرقام ولا ترخيص:

رنين
16113
تطبق الشروط والأحكام | الرقم الضريبى 258-086-726

17047

17047
MART

- بديل الترام عربات بلا علامات ولا تحديد لوجهة السير مما يعد خطرًا على سلامة الراكبين:

-
pepsi

- شكاوى المواطنين من التعامل مع بديل الترام خاصة النساء وكبار السن والطلاب لكن بلا جدوى:

Ahmad Aly
15 Feb

صورة لتذكرة الأتوبيس الحقير البديل، تجربة خرائية تشبه عقليتهم الأسمنتية اضطريت إليها لأن كان عندي ميعاد في محطة الرمل.
كنت عامل حسابي أتمشى من بوكله لمصطفى كامل واخد الترام من هناك، وبعدين خفت أتأخر فقلت الأمر لله أركب المواصلة الحقيرة. وياريتني مشيت لمصطفى كامل واخد الترام كنت حوصل في ميعادي.

نزلت الساعة 5 شوفت زحام ماشوفتوش في حياتي أقسم بالله في شارع أبو قير، ركبت الشيء ده الساعة 5 و20 دقيقة وقعدت من بوكله لحد ما وصل سيدي جابر ٥ و50 دقيقة! نص ساعة!

الترام كان مستنيني في سيدي جابر، نزلت على طول واخدت الترام وصلت محطة الرمل 6 و25 دقيقة.

12 محطة الترام قطعهم في 35 في ظل زحام رهيب واستهبال من الإشارات بتلطعه عمدًا، في الوقت اللي أتوبيسهم قطع أربع محطات بس في 30 دقيقة مع إنه ماشي في شارع اتعملت فيه توسعة ولا لها أي لازمة إلا مجزرة شجر أبو قير.
طبعا التذكرة بيقطعوا منها السعر علشان كانت نازلة بسعر على الفيس لكن في الواقع سعر تاني.

الصورة التانية مفيش تذكرة في الدبلة.
راجع في الترام من محطة الرمل، الكمساري شاب كده في أول الأربعينيات وتحسه شبه أبطال عمال الغزل والنسيج، عدى جنبي وكنت قاعد لوحدي لا حد جنبي ولا قدامي، الخمسة جنيه في إيدي وبقول له اتفضل، ما رضاش ياخدها مني.. ما اعرفش ليه!
وشاور لي بتعبيرات وشه وعينيه إنه لا، خلي!
حاولت معاه مرتين من غير كلام ما رضيش وانا كمان كنت عاوز أسيبه يعمل معايا الواجب ده، هو عاوز يسيب لي ذكرى حلوة وانا كمان.. ومد يكمل قطع تذاكر في العربية.

جت ست جدة ومعاها بنتها أم قعدوا قدامي واتفتح حوار مع الكمساري قلب بهزار في ثواني فالبنت قالت له أمي بتقول لك هابي فلانتين وقعدنا نضحك، وقعدوا يتكلموا معايا وكانوا زعلانين طبعا وبيدعوا شوية دعوات ربنا يجعلها من نصيب أصحابها، وأصلا كانوا راجعين من عزاء وباين عليهم كانوا معيطين.. بس روحهم حلوة قوي وبيضحكوا ويهزروا وعشريين.. حسيت بأنس شديد وانا بتكلم معاهم وقلت في بالي يا خسارة نتحرم من ده علشان شوية أوغاد.

بعد ما وصلنا رحت للكمساري في أخر العربية وسلمت عليه وشديت على إيده وشكرته قلت له اشوف وشك على خير وإن شاء الله ربنا يعوض عليكم وعلينا علشان الجرح كبير، فقال لي بمنتهى القوة وبجرأة وثورية وأداء اسكندراني أصيل: إن شاء الله ربنا قادر عليهم إن شاء الله.
وفي تانية افتكرت أداء جمهور الاتحاد السكندري ومنها مباشرة افتكرت نادي الترام، وقلت ربنا ينصركم تاني.

في الرحلة من سيدي جابر لمحطة الرمل كان الكمساري رجل كبير على أعتاب المعاش، طبعًا ده حيتشرد ويقعد في البيت.
أول ما طلعت الترام كان واقف جنب الباب فبطلع الخمسة جنيه وبقطع التذكرة قال لي اقعد بس اقعد، فرحت قعدت وبعدين جه وقطعت التذكرة، وكان شديد الحزن مش بس على الترام إنما على النقل العام في اسكندرية اللي على حد تعبيره، ومعاه حق، كان هيئة زي الشرطة في أهميتها، واتكلم معانا وفرح لما فكرته بالعملة البواقي الخاصة بالترام زمان.
قال كلام عن تخريد ترامات دانمركي من ترام المدينة اتقطعت واتباعت.

الغريبة إني اكتشفت إني وبدون أي تعمد والله ما برمتش التذكرة المعفنة بتاعة أتوبيسهم المعفن وشبكتها في الدبلة زي ما طول عمري بعمل مع تذكرة الترام.

صورة الترام منورة بنوره وصورة أتوبيسهم ضلمة زي عقولهم الضلمة وقلوبهم السودا.

Gehan Abdelwahab

اللهم انتقم من كل مؤذي اذانا بسبب وقف الترام
الوسيله الوحيده المحترمه في اسكندريه اقسم بالله
محبوسين خايفين ننزل من بيوتنا نتبهدل من ذل
بهدله المواصلات ربنا يحبس كل من اذانا ويذله زي
مااحنا محبوسين في بيوتنا

23m Like Reply 1

Ramia Khalifa

انا ست مسنة بعد مجهود مضنى وصلت إلى المشر
وع (بديل الترام) لكى اقضى مصلحتى وللأسف لم
أستطع رفع قدمى للركوب ولاد الحلال ساعدونى فى
الطلوع لاكن اللى حز فى نفسى زعيق السائق لى
لانى عطلتة ١٠دقائق وسيل من التهزيق ودموعى على
خدى ...وترحمت على الترام حسبنا اللى ونعم الوكيل

2h Like Reply 8

Nadia Roshdy

حسبنا الله ونعم الوكيل فيهم
احناعاوزين الترام زى ماهو
الناس بتعانى من المو اصلات
وبديل الترام مشروع فاشل
اخد من فيكتوريا لمحطة الرمل ٣ساعات
منكم لله

George Naggar All-star contributor

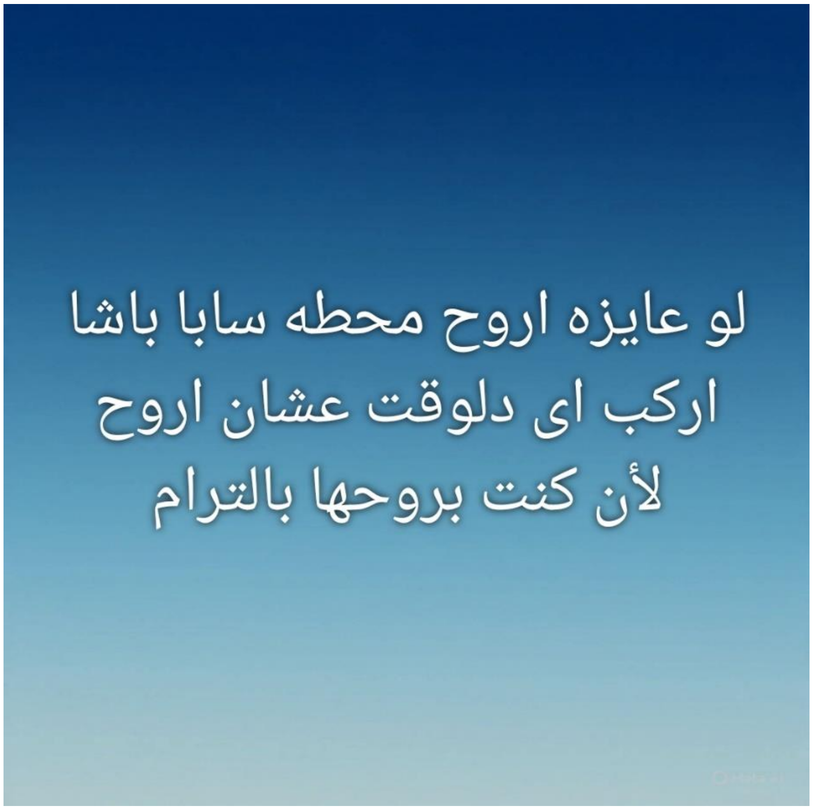
النهارده كنت فى مشوار مفيش و لا عربية عدت فى
شارع ابوقير طريق الحرية روحت مشى

42m Like Reply

مكنش موجود عربات بديل ترام الرمل
فى جليم روحت مشى من جليم الى
سيدى جابر رجعوا الترام

Sawsan Ouda

والله ما بخرج م البيت الكلاب الضاله بخاف منها وبسمع عن زيادة الأسعار والزحام وكده يعني، ربنا يفرجها علينا 😔🙏



السلام عليكم

الترام اللي في فيكتوريا اللي بيودي سيدي بشر ترام والخط ده اتشال؟

كنت بركبه بنزل شارع لاجتيه

لو مش موجود اروح شارع لاجتيه ازاي من النحيه دي

الشعبية

Anonymous participant · 2h ·

أين اتوبيسات النقل العام في اسكندرية هل بعتوها خردة الناس متبهدلة في الشوارع بعد إيقاف الترام

Ahmed Shaaban

طيب والنبي محديش يجي في الصيف أمانه عليكم

Aya M. Sobhi

احمد أودو طلاما حضرتك برااسكندريه يبقى
بعد اذنك تخرس خالص
انت مش هتتبهدل ف مواصلات لمده سنتين
عشان يطوروا حاجه لسه مجددينها و جايبينلها
عربيات من اوكرانيا
مش هتدفع ف يومك ٥٠ جنيه مواصلات
وتتعرض لتقطيع الطرق من سواقين المشاريع
عشان لغوا اهم مواصله عندنا
مش هتتعرض لمضايقات و قلة ادب من
ركاب و سواقين عشان لغولك المواصله
الوحيده اللي فيها عربة سيدات
لو سمحت اخرس انت وحط لسانك جوا بؤك
مفيش حد من اهل اسكندريه موافق ع القرف
اللي بيحصل ده ف ميجيش واحد من محافظه
تانيه يقولنا اخرسوا
الاحق انه يتكلم اهل البلد اللي بيحصل فيها
البهدله دي واللي هيتبهدلوا لما يوقفوه مش
اللي قاعد ف القاهره ملوش دعوه!
معرفش ازاي لسه فيه ناس اغبيا فاكره ان
الحكومة عايزه مصلحة وتطوير ! ده نهب و
سبوبة قبضوا تمنها مفكروش ف المواطن تانيه

IntelligentLion1567

بديل الترام غير مستوعب الاعداد

Shaban Mubarak

الجديد اوعى احد يركب تاكسي فى اسكندرية قبل مايعرف كام أجرة المسافة!!!بيدبحوا فى الاسعار

السلام عليكم

الترام اللي في فيكتوريا اللي بيودي سيدي بشر ترام والخط ده اتشال؟

كنت بركبه بنزل شارع لاجتيه

لو مش موجود اروح شارع لاجتيه ازاي من النحيه دي

امال احمد

احنا حرفيا عايشين فى صدمة. محطة سان استفانو دى. كانت البيت التانى من بيتى للمحطة فى شوتس دقيقتين انزل سان استفانو وانا مغمضة الترام يقف اعدى الشارع اقضى مشوارى ارجع فى خمس دقايق اكون في البيت. دلوقت امشي نص ساعه رايح ونص ساعه جاى فى شوارع مكسرة وضلمة وسط ناس شكلها غريب. او اركب تاكسى ٣٠ جنيه رايح وزيهم جاى. مش مسامحين حد فى الكلام ده.

Hoda Saleh

وحشتيني واتبهدلت من غيرك وانا مسنه ضعيفه

1d Like Reply 1

مني محمد

استاذ محمد ياريت حضرتك تتكلم عن ذوي الاعاقة اللي عندهم مشاكل في رجلهم وفي فئه مركبه شرائح ومسامير ورجلهم مفروده مش بتتني حضرتك احنا لينا حق اننا نعرف نركب انا واحده من ذوي الاعاقه انا المشاريع بديل الترام طلعت معرفتش اقعد لأن المسافه بين الكرسي والكرسي ضيقه جيت انزل معرفتش اوطي لاني ماسكه عكاز حضرتك من يومها قاعده في البيت مش بعرف اروح مكان احنا لينا حق حضرتك اتبهدلنا اتكلم عنا بالله عليك

Mohamed Fatoh

Hesham Amoun · 11h

أقسم بالله ركبتها في أول شهر رمضان ولم أشعر إلا بالبكاء طوال الرحله حسبنا الله ونعم الوكيل

Reply 2

Lamya Ghonem

اهم حاجة ان الترام كانت حل وإنقاذ لو الدنيا زحمه
لأن ليها مسار لوحدها نقوم نلغيها ونزود الزحمه
احنا كنا عايزينها تتطور على حالها بدون إلغاء ولا توقيف
اكيد مش الحل اننا نهدمها من جذورها بالشكل ده
ده اسمه خراب وتخريب

The international market · 1d

من ساعه ماااتشالت من بولكلى وانا مش عارفه اروح فى حته قاعده محبوسه بركبها من ساعه ماكانت بقرشين .. عمر

ام يوسف رجب · 1d

انا بروح ببديل الترام مش بعرف ارجع برجع من جناكليس لحد باكوس مشي او بركب تكتوتك من شدس سالت كذا حد يقولي الخط ده رايح من باكوس مفيش راجع او بيرجع من سكه ثانيه بعيده فقالو علي ما تلفي اتمشيها

Reply

Reda Awada · 1d

العربيات خلعت علشان المرور مضيقها عليهم المحافظة جايبة ناس بعربيات معهاش تراخيص مظبوطة وسبوبة وخلصت

Ghada Ahmed Hassan · 1d

سوءال لمحافظ الاسكندرية عن الوسيلة الوهمية البديلة اللي المفروض تمشي علي طريق الترام بس شاطرين يحطوا علامات موقف اتوبيس ومافيش اي حاجة بتعدي بتضحكوا علي الناس بس !!!! وحاطين بس حواجز مرور شر البلية ما يضحك !!!!

Reply 3

Sara Mostafa · 5h

فضلت واقفه ساعه ونص في محطه فلمنج معداش غير مشروع واحد بس بديل الترام ده وكان مليان مركبتش وبعدها بنص ساعه كمان عدى واحد كمان مليان ف الاخر تعبت وكان معايا بناتي ركبت تاكسي

الموضوع فاشل وغير مدروس بالمره واللي بيروح الشغل الصبح ويقف بالساعات وف الآخر يركب تاكسي وهو رايح ماهو مفيش مواصله تانيه توديه بيصرف مرتبه على المواصلات

حاجه اخر قله قيمه للانسان

ولما نتكلم يقولوا احمدوا ربنا غيرنا ف حرب

والله حامدين وشاكرين ربنا بس كتر الضغط على الواحد من كل ناحيه حتخلونا نكره الدنيا كلها

SereneGrape6460

اساسا انهاردة الجمعه مفيش بدائل خالص ساعه ونص مستنيه ومركبتش برضه رجعت تانى

7h Like Reply

Somaia Mohamed · 21h

ربنا ينتقم منهم عالعذاب والبهدلة اللى احنا فيها بعد هدم الترام

Reply

Hayam El Habshy

إمبارح قاعدة أقول كنت بركب من كامب شيزار لحد كليوباترا عشان أروح لمسجد علي بن أبي طالب دلوقتي أروح إزاي مش عارفه ملهاش حل غير امشي لحد الابراهيمية مشوار يساوي الأربع محطات مش عارفه بيفكروا إزاي وفين قيمة المواطن وتدبر حاله

أهو الفراغ يعمل أكتر من كده

21h Like Reply 8

أحمد محمد احمد سرور

والله انا بطلت انزل من البيت

1h Like Reply

محمد فضلي

منهم لله خربوا البلد ووقفوا الترام ووقفوا حال الناس..شلل مروري....من باكوس إلى الوزارة اكتر من نصف ساعة...بالترام كانت ثلاث دقائق.

George Naggar All-star contributor

النهارده كنت فى مشوار مفيش و لا عربية عدت فى شارع ابوقير طريق الحرية روحت مشى

42m Like Reply

السلام عليكم
الترام اللي في فيكتوريا اللي بيودي سيدي بشر ترام والخط ده اتشال؟
كنت بركبه بنزل شارع لاجتيه
لو مش موجود اروح شارع لاجتيه ازاي من النحيه دي

Anonymous participant 651

تمام..واللي مش معاه عربية وكان كل اعتماده على الترام !! و خصوصا احنا كبنات وسيدات بعد ما التاكسي بقى مش امان وغالي و حرامية و في نفس الوقت مابنحبش بهدلة المشاريع
بقينا مضطرين نتبهدل في المشاريع بالإكراه و مش معانا عربيات.
نروح فين احنا بقى!!!
كل يوم من اعماق قلوبنا بندعي على اللي اخد قرار ازالة الترام

55m Liked Reply 3

Azza Elhoufi

حسبنا الله ونعم الوكيل. كان من اكتر المواصلات
امان واحترام لكل البنات والسيدات اللي مش
بيعرفوا يركبوا مشروع او اتوبيس
وطبعا التاكسي بقت اسعاره مرتفعه غير عدم الامان
لو بالليل

Em Ma

بالظبط..

كلنا نفس الوضع ف اي وقت نتزنق نحس ان الوقت
متاخر ولو 10 حتى او ظرف اخرنا بره كان الترام هو
المكان الونيس اللي بنروح منه :((

اسكندراني _ضد_الاهمال ....جهاز الرقابة الشعبية

EnthusiasticRadish8936 · 22m ·

اللي ساكن على فيكتوريا ترام المفروض يروح ازاي؟ لما طريق الترام بقى عكس السير والونش بيدي مخالفات وحاطط حواجز؟ المفروض ادخل لبيتي ازاي حد يعرف طريق سالك لان طريق عبد الناصر ده لفة طويلة جدا، وهل هم يخلوا هالطريق كله اتجاه واحد بدل ما في حتة طالعة على الاقبال وحتة طالعة على سيدي بشر ترام!!

امال احمد

احنا حرفيا عايشين فى صدمة. محطة سان استفانو دى. كانت البيت التانى من بيتى للمحطة فى شوتس دقيقتين انزل سان استفانو وانا مغمضة الترام يقف اعدى الشارع اقضى مشوارى ارجع فى خمس دقايق اكون في البيت. دلوقت امشي نص ساعه رايح ونص ساعه جاى فى شوارع مكسرة وضلمة وسط ناس شكلها غريب. او اركب تاكسى ٣٠ جنيه رايح وزيهم جاى. مش مسامحين حد فى الكلام ده.

Salahsaid Said

وقفت نصف ساعة على شريط الترام
الإبراهيميةعشان الاقى اى مشروع من اللى قالو ا
عليهم اروح باكوس ، خلال نص ساعة جه ٢ مشروع
فقط مليانين
وضطريت اخد تاكس. اخد ٩٠ ج

George Naggar

Top contributor 16h ·

عربات المشروع تصبح بديل عربات ترام الرمل أيش جاب لجاب ازمة مواصلات فى الاسكندرية

Vota Mahmoud

حزينة جدااا عليها من ساعة ماوقفت مخرجتش انا مبعرفش اركب مواصلات غير الترام😭😭😭

Nadia Mansour

للاسف حتتلغى محطات كتير وبالتالي لناس كتير هيبقى زى قلته

ام يوسف رجب · 1d

انا بروح ببديل الترام مش بعرف ارجع برجع من جناكليس لحد باكوس مشي او بركب تكتوتك من شدس سالت كذا حد يقولي الخط ده رايح من باكوس مفيش راجع او بيرجع من سكه ثانيه بعيده فقالو علي ما تلفي اتمشيها

Reply

- **جزء بسيط من حزن السكندريين على الترام:**
- **هل وصلت هذه المعاناة وهذا الرأي الشعبي للمسئولين؟**

Hesham Amoun · 11h

أقسم بالله ركبتها في أول شهر رمضان ولم أشعر إلا بالبكاء طوال الرحله حسبنا الله ونعم الوكيل

Reply 2

Lamya Ghonem

اهم حاجة ان الترام كانت حل وإنقاذ لو الدنيا زحمه لأن ليها مسار لوحدها نقوم نلغيها ونزود الزحمه
احنا كنا عايزينها تتطور على حالها بدون إلغاء ولا توقيف
اكيد مش الحل اننا نهدمها من جذورها بالشكل ده ده اسمه خراب وتخريب

3d Like Reply Send message Share 22

Ismail Helamy

الناس كانت فى أمن وأمان لما كان الت ام موجود وبالذات السيدات منهم لله إلى اخدوا قرار الترام ومنعوا الناس من الأمن والراحه

4h Like Reply Send message Share

Nahla El Sheikh

فعلا انا بحب انام علي صوته جدا و مش بيضايقني لاني ساكنة علي الترام طول عمرى من و انا صغيرة و حتي بعد الجواز .....انا مفتقدة صوته جدا

Ola Khalil Olalamashamisho

23h · 🌍

معظم سيدات وبنات واهل اسكندريه ما بيحبوش مرمطة المشاريع ولا استغلال التاكسيات ومعظمهم ماعندهمش عربيات لان الإسكندرية مدينة فيها وسيلة نقل حضارية وآمنة إسمها #الترام_الزرقاء او #ترام_الرمل 👍💯💪 وطول عمر الاسكندرانيه بيحبو يعملوا مشاويرهم مشي ولو عندهم مشاوير طويله يركبوا الترام قبل ميعادهم ويوصلوا في الميعاد رايقين من غير فرهدة وقلة قيمة بكل كرامه وأدميه وبدون تزاحم ولابهدلة الاوتوبيسات المزدحمه و البشعه 👎👎👎 .

هي دي سمات الشعب السكندري، طول عمره كده رايق👍👍👍💯💯💪💪.

امال الرشيدي

حزينة جدا عليها كان بيني وبينها صداقه

Mowfaa Esmail

ححزن عميييييق ودفين جوه كل سكندري له ذكريات غاليه محببة الى قلبه مع هذه الوسيلة الراقية المريحه الجميلة التي تمثل تاريخا وتراثا حضارة للمدينة ترام الرمل لا نتخيل المدينة بدونها حسبنا الله ونعم الوكيل

Bella Yaseen

خصوصا لو ساكنه جنب الترام وتسمعي تشغيل اول ترام بعد الفجر بحس الدنيا مستمره في خير ،، أصبح محطات الترام مصدر حزن للناس الاسوياء ومرعي للكلاب الضاله والمتشردين وقفو حال الناس اللي فاتحه على الترام وخلو الدنيا خراب ربنا ينتقم من كل ظالم

DENTAL
CLINIC

Azza Adel Amin

ماأجمل صوت اول ترام بعد صلاة الفجر

Anonymous participant 977

مرة كنت راجعة بابنى من عند الدكتور فى محطة الرمل مروحة باكوس كانت بعد الساعة ١٢ واخر ترام طالعة وخلاص حتدخل جراج فى فيكتوريا وكنت خايفة لأن بالليل وشتا وما رضيتش اركب تاكس وابنى صغير على أيدى ..فضل الكمسارى يطمنى أن حركب معاهم وما اخافش ركبت العربية اللى كان فيها كل الكمسارية اللى خلصواورديتهم ونزلونى باكوس وكنت الوحيدة تقريبا فى الترام ..الكلام دة من ٩ سنين وما نسيتهوش ..كل محطة فى الترام لها ذكرى معانا طفولة وجامعة وزواج واولاد منهم لله والله لما شوفتهم بيهدوا فى القضيب يوم الوقفة فى محطة بوكلى كان هاين على اصرخ فيهم واقولهم اتقوا الله وسيبوا لنا الترام

•

Karim Badr

Jan 18 ·

عندي محبة شديدة لترام إسكندرية و من سنتين رحتله مخصوص عشان أصوره رايح جاي و إختلاف أنواع عربياته و أشكالها المتنوعة ... الترام دة هيتشال ، هيستبدلوه بحاجات معلقة و مش عارف ايه و كدة .. و إسكندرية هتفقد نصف معناها ،، بعد ما فقدت بالفعل النص التاني ..

#لا_لوقف_ترام_الرمل
#ترام_الرمل_اثريه

kemoculturalwalks#

هشام جادو · 10h

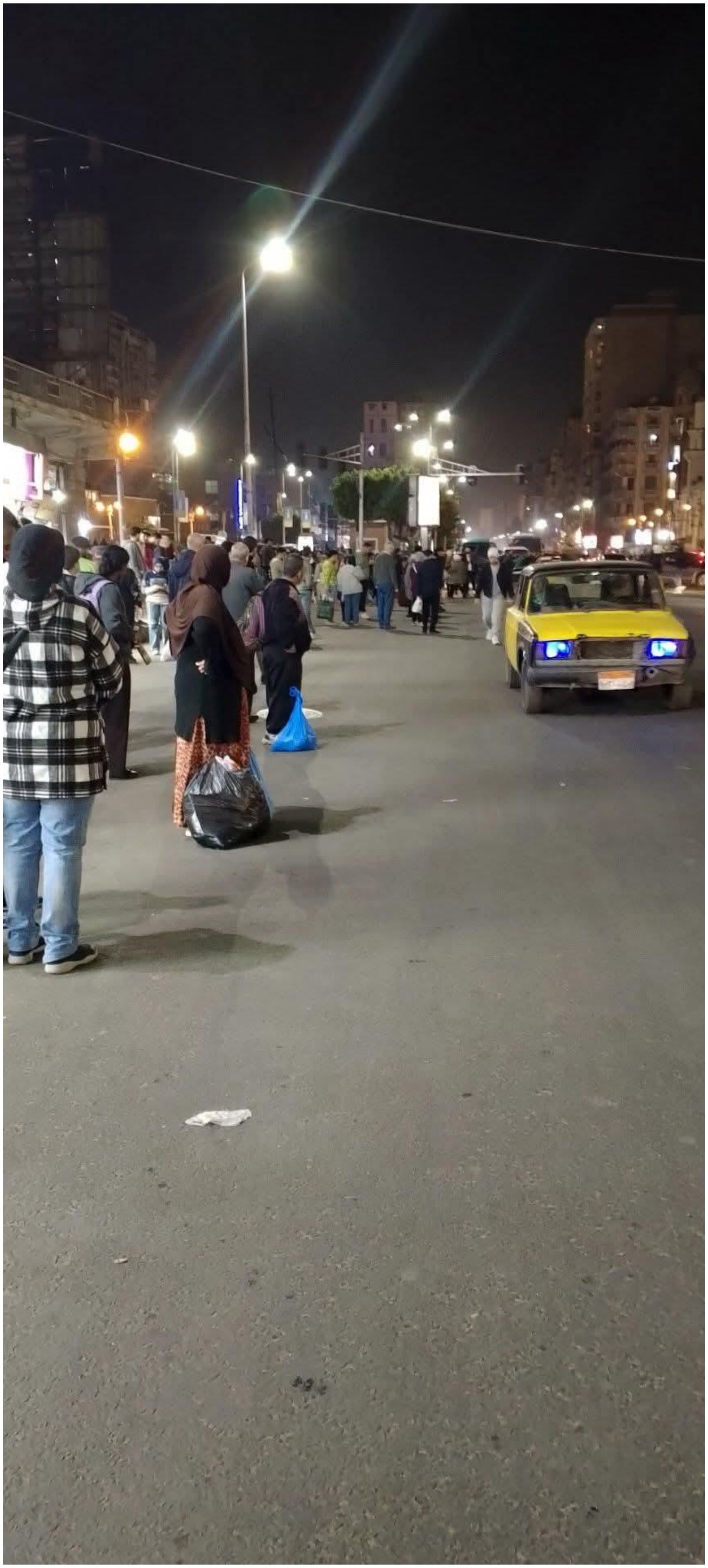
كان زمان ف العيد نركب الترام من محطة الرمل الى
فكتوريا و نرجع كده اتفسحنا خساره

Reply 8

Mahmoud Mahmoud

طب وربنا سيدي بشر الترام عندنا بقت شبه المقبره من غير الترام وهدوء غريب الشكل يجيب اكتئاب

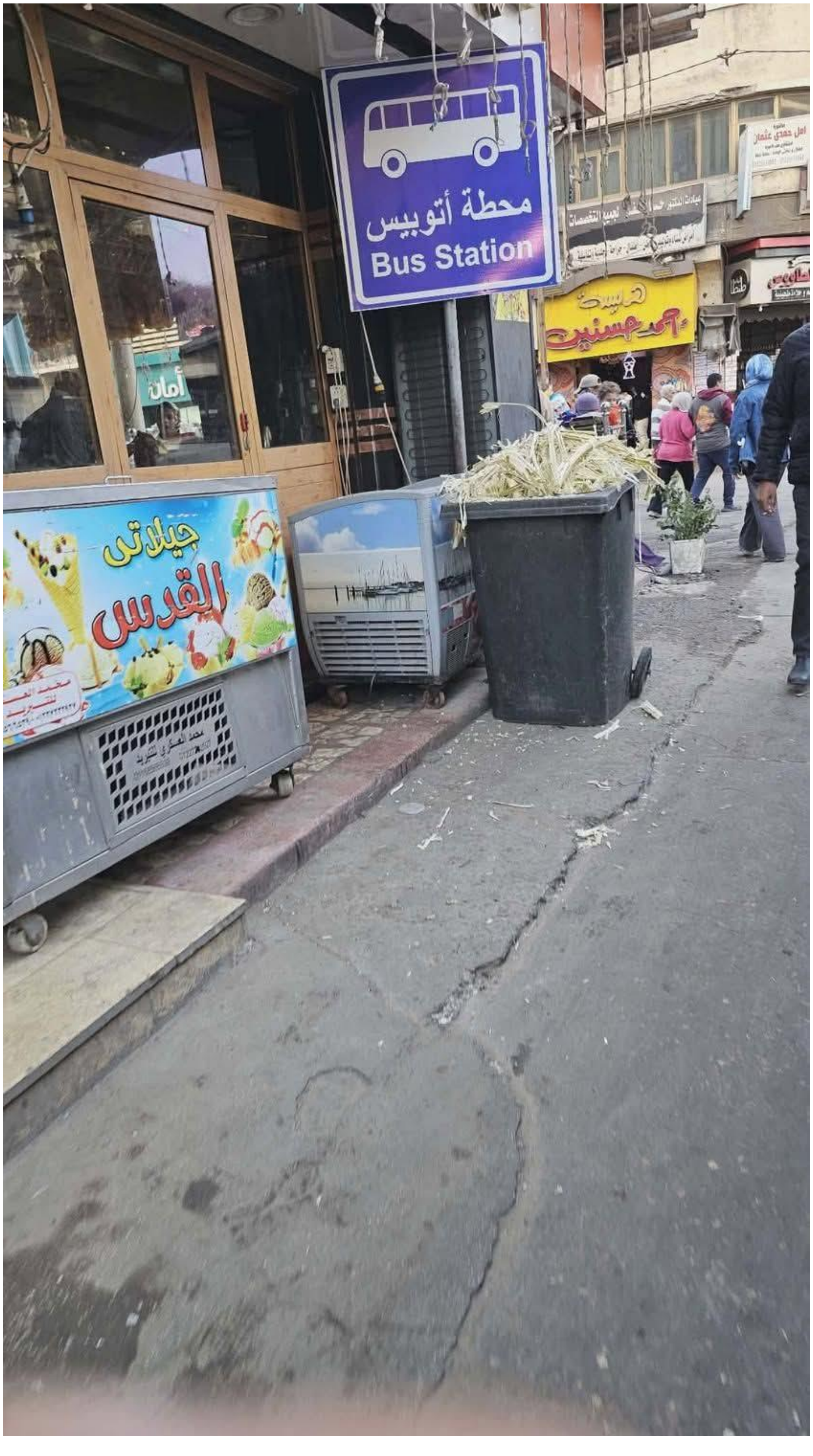
- **معاناة يومية شديدة في انتظار مواصلات لقضاء المشاغل:**



PEPSI

سيدة تسير على شريط الترام في أحد المناطق التي توقف بها الترام:

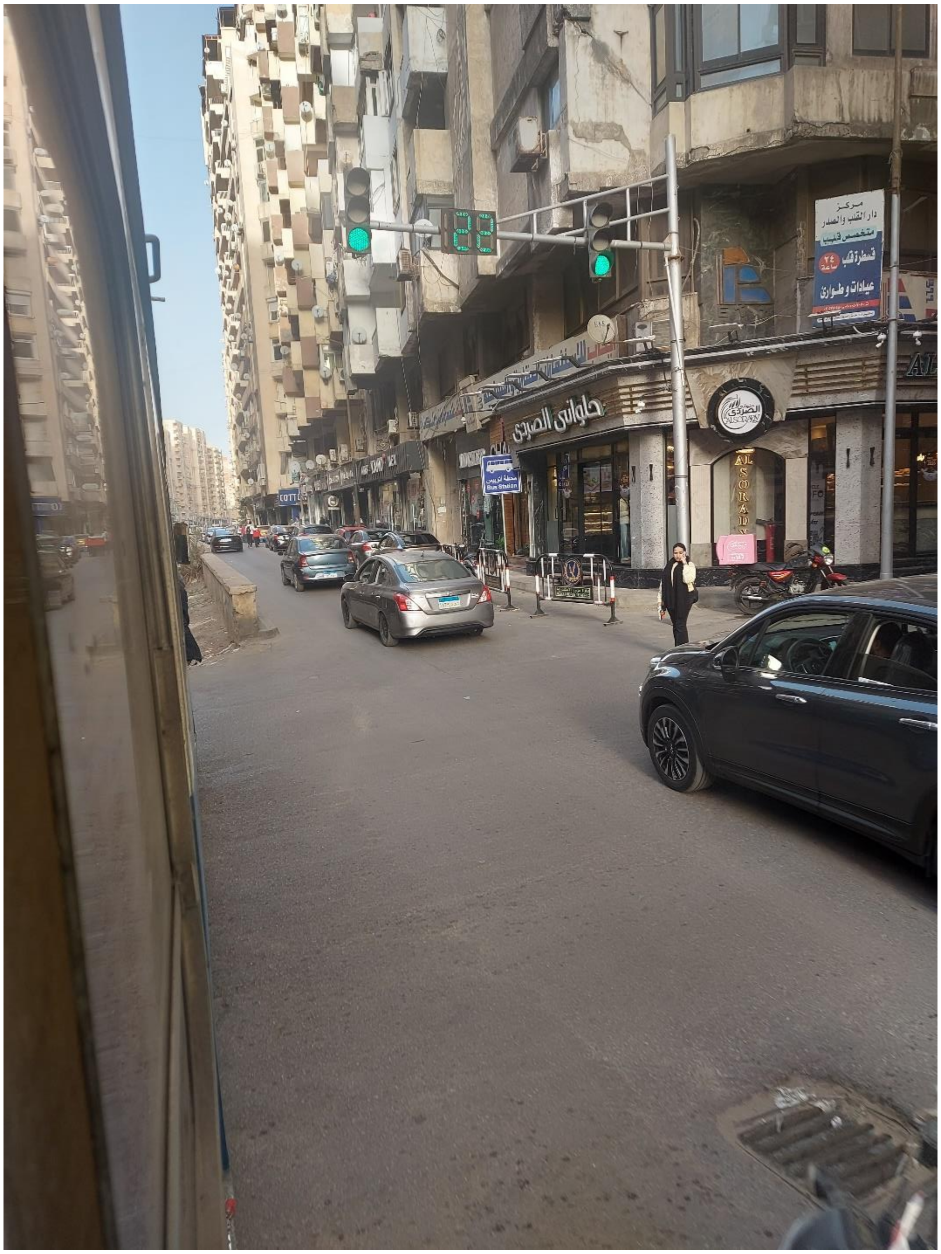
- علامات محطة أوتوبيس وضعت بشكل عشوائي في شوارع عادية غير مؤهلة لأن تكون محطات لوقوف أي أوتوبيس :
- علامة محطة أوتوبيس على داخل حدود أحد المحلات!:



- علامة محطة أوتوبيس على محطة ترام الشاطبي!:

- علامة محطة أوتوبيس وسط الباعة الجائلين:

- علامة محطة أوتوبيس في شوارع ضيقة لا يوجد بها أي محطات، مع وضع حواجز مرورية لمنع الوقوف**!!** هي مجرد إشارات موضوعة دون معنى:



محطة أتوبيس
Bus Station
إدارة مرور الاسكندرية
ALEXANDRIA TRAFFIC

محطة أتوبيس
Bus Station
إدارة مرور الإسكندرية
ALEXANDRIA TRAFFIC

- **خط سير بدائل الترام ومعاناة الناس عند غياب الترام والشلل المروري الذي ستتعرض له المدينة:**
- تصميم مدينة الإسكندرية تصميم طولي فبها أربع مسارات رئيسية: طريق البحر ثم طريق الترام ثم طريق شارع أبو قير ثم طريق القطار.
- هذه الطرق ليست بدائل عن بعضها البعض فالمسافة من البحر للترام أو لشارع أبو قير أو للقطار مسافات بعيدة تقدر بعدة كيلوميترات تطول أو تقصر بحسب المناطق، فليس طريق البحر بديلًا لطريق الترام أو شارع أبو قير ولا طريق القطار بديلًا لأي منهما وهكذا..
- يعد طريق القطار طريق قبلي وهو خاص بمناطق في عمق البلاد وشوارعها الداخلية يلتقي بخط شارع أبو قير في محطتين فقط هما سيدي جابر وفيكتوريا.
- يعد طريق البحر طريق بحري ويبتعد كثيرًا عن طريق القطار القبلي.
- يلي طريق البحر طريق الترام ثم يلي طريق الترام طريق شارع أبو قير فالمسافات من البحر لشارع أبو قير طويلة والترام تتوسط هذه المسافات، فتعد الترام طريق وسط رابط بين البحر وشارع أبو قير ليحدث السهولة في التنقل بين هذه الأماكن، عند غياب الترام ستكون المسافات كبيرة جدًا من البحر إلى شارع أبو قير، أو من شارع أبو قير إلى الترام، أو من الترام إلى البحر، وذلك بحسب المناطق.
- فيما يلي محاولة لتوضيح شيء من ذلك:

ونتناول طريق الترام فقط لأنه المعنى هنا، وسأوضح المسافات من شارع أبو قير إلى الترام، ونبدأ من محطة الرمل إلى فيكتوريا:

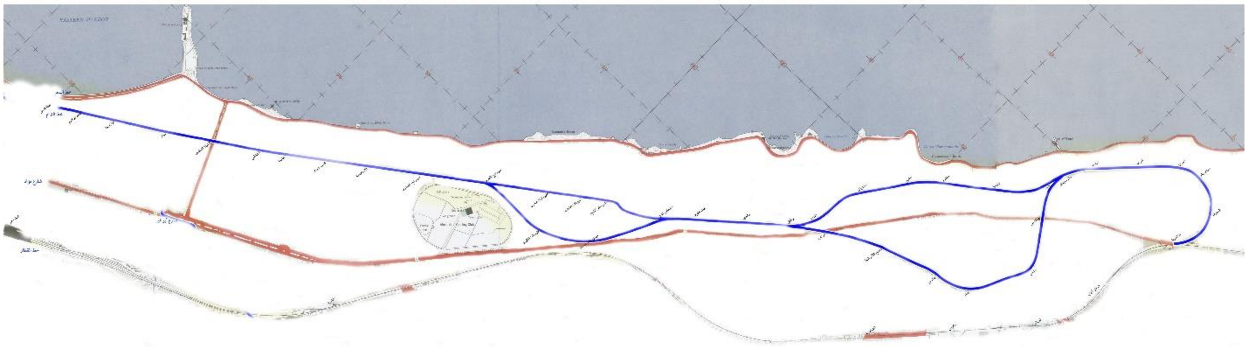
- من محطة الرمل لا يوجد أي مواصلات مباشرة لشارع أبو قير من يريد الذهاب لشارع أبو قير من محطة الرمل إما سيمشي شارع النبي دانيال كله حتى يصل لمحطة مصر ثم يركب لشارع أبو قير وهي مسافة قدرها 1.5 كيلومتر، وإما يمشي من محطة الرمل للأزاريطة ثم لشارع السلطان حسين ثم لميدان ساعة الزهور ثم يركب مواصلات شارع أبو قير وهي مسافة قدرها 1.6 كيلومتر، وإما أن يركب بحر وينزل بحر بحسب وجهته ثم يمشي من البحر حتى شارع أبو قير، وإما أن يركب تاكسي.
- من الأزاريطة من يريد الذهاب لشارع أبو قير سيمشي شارع السلطان حسين حتى يصل لميدان ساعة الزهور ثم يركب لوجهته.
- الطالب المتجه لسوتر من شارع أبو قير أو الترام سينزل عند باب شرق ثم يمشي شارع السلطان حسين ثم يذهب لمحطة سوتر مصطفى زيان المسافة مشي قدرها 1.2 كيلومتر وكذلك طريق العودة للركوب من شارع أبو قير!
- أما المتجه لمحطة ترام الشاطبي من شارع أبو قير فسينزل عند مدرسة النصر للبنين وسيمشي مسافة قدرها 700 متر وهذا الطريق مظلم وغير مأهول فالسير فيه مبكرًا أو مساءً أو حتى خلال اليوم خطر.
- والمتجه لمحطة ترام الشبان المسلمين سينزل عند باب شرق ثم يمشي في شارع أبو هيف فسيمشي مسافة قدرها 1 كيلومتر وهو كذلك شارع غير مأهول.
- والمتجه لمحطة ترام الجامعة فسينزل عند كلية الهندسة ثم يمشي مسافة قدرها 850 متر.
- والمتجه لمحطة ترام كامب شيزار سيمشي شارع عبد المنعم سند مسافة قدرها 1 كيلومتر.
- والمتجه لمحطة ترام الابراهيمية سينزل عند أول شارع لاجيتيه ويمشي مسافة قدرها 800 متر.
- أما المتجه لسبورتنج الصغرى فسينزل عند الإبراهيمية أيضًا ويمشي مسافة قدرها حوالي 1 كيلومتر لأن الطريق من سبورتنج شارع أبو قير إلى سبورتنج الترام مسدود ومغلق لوجود نادي سبورتنج بتلك المنطقة.
- والمتجه لسبورتنج الكبرى سينزل عند كوبري كليوباترا وسيمشي مسافة قدرها 1.3 كيلومتر.
- لا يوجد طريق من سبورتنج شارع أبو قير إلى سبورتنج الترام أو البحر سوى عن طريق المحطات السابقة أو التالية لسبورتنج لأن نادي سبورتنج يشغل مساحة شارع أبو قير كلها ويسد الطريق إلى الترام، فوجود الترام كوسيلة مواصلات إلى سبورتنج الترام وسيلة أساسية لا بديل لها.
- يقترب شريط الترم من شارع ابو قير بعد ذلك، فالمسافة من شارع أبو قير حتى كليوباترا زنانيري حوالي 150 متر.
- ومحطة ترام سيدي جابر هي نقطة التقاء بين خط الترام وخط شارع أبو قير وخط القطار.
- تبتعد المسافة مجددًا فالمسافة من مصطفى كامل شارع أبو قير إلى محطة الترام حوالي 150متر.
- والمسافة من رشدي شارع أبو قير إلى محطة ترام رشدي حوالي 110 متر.
- والمسافة من بوكلة شارع أبو قير إلى محطة ترام بوكلة حوالي 160 متر.
- ثم من محطة بوكلة يتفرع طريق الترام إلى خطين خط النصر الأقرب للبحر وخط باكوس أقرب للقطار.
- نبدأ بخط النصر ترام 2:

- المسافة من الهداية شارع أبو قير إلى محطة ترام الهداية حوالي 130 متر.
- والمسافة من سابا باشا شارع أبو قير إلى محطة ترام سابا باشا حوالي 250 متر.
- والمسافة من جليم شارع أبو قير إلى محطة ترام جليم حوالي 250 متر.
- والمسافة من زيزينيا شارع أبو قير إلى محطة ترام زيزينيا حوالي 240 متر.
- والمسافة من جناكليس شارع أبو قير إلى محطة ترام سان ستيفانو حوالي 300 متر.
- وطريق خط باكوس ترام 1:
- محطة الوزارة تلتقي مع شارع أبو قير وهي محطة ملغاة بحسب تصميم المترو المزمع إقامته بديلًا للترام!
- المسافة من فلمنج شارع أبو قير إلى محطة ترام فلمنج حوالي 170 متر.
- المسافة من باكوس شارع أبو قير إلى محطة ترام باكوس حوالي 600 متر.
- المسافة من شارع أبو قير إلى محطة ترام صفر حوالي 550 متر.
- المسافة من شارع مرتضى أبو قير إلى محطة ترام شدس حوالي 400 متر.
- وفي جناكليس تلتقي محطة الترام مع شارع أبو قير وهي محطة ملغاة بحسب تصميم المترو.
- تلتقي الخطوط مجددًا في محطة ترام سان ستيفانو ثم يكون الخط واحدًا بعد ذلك حتى نهايته في فيكتوريا.
- المسافة من ثروت شارع أبو قير حتى محطة ترام ثروت حوالي 450.
- المسافة من لوران شارع أبو قير حتى محطة ترام لوران حوالي 500 متر.
- المسافة من شارع الإقبال أبو قير حتى محطة ترام السرايا حوالي 600 متر.
- من يريد الذهاب إلى محطات ترام السيوف أو سيدي بشر فلا بد أن ينزل في فيكتوريا ثم يسير على الأقدام حيث لا يوجد طريق مباشر من شارع أبو قير لهذه المناطق فكيف يتم إلغاء محطة ترام السيوف ولا يوجد لها مواصلات سوى الترام!
- المسافة من فيكتوريا شارع أبو قير حتى السيوف ترام حوالي 400 متر.
- المسافة من فيكتوريا شارع أبو قير حتى محطة ترام سيدي بشر حوالي 650 متر.

- من شارع أبو قير لا يوجد أي مواصلات تمشي طريق البحر سوى من نقطتين:
- من فيكتوريا إلى المنشية بحر.
- من سيدي جابر إلى فيكتوريا والمندرة بحر.
- إذًا المتجه من أي نقطة سوى هاتين النقطتين لأي مكان على البحر أو الترام لن يتمكن من الوصول مطلقًا وسيجبر على السير في طريق أبو قير ببساطة لعدم وجود مواصلات من جليم شارع أبو قير مثلًا إلى محطة الرمل أو غيرها من مناطق الترام أو البحر.
- وكذلك المتجه من رشدي شارع أبو قير أو الترام إلى محطة الرمل أو سوتر لن يتمكن من الذهاب لأنه لا يوجد مواصلات من منطقة ركوبه تمر بسوتر وهذا الخط سوى الترام.
- من كان يريد الذهاب من رشدي شارع أبو قير أو ترام إلى الإبراهيمية بحر مثلًا فكان يمكنه المشي حتى ركوب الترام ثم ينزل في محطة ترام الإبراهيمية ويمشي مسافة قصيرة قدرها 300 متر ، لكن الآن مع عدم وجود الترام ولا توفر البديل فسيركب من شارع أبو قير ويمشي من شارع أبو قير إلى البحر مسافة قدرها 1.1 كيلومتر!
- وقس على ذلك المسافات من شارع أبو قير إلى الترام أو البحر طويلة جدًا وخاصة في المناطق التي لم يتوقف بها الترام بعد وستحدث كارثة وأزمة كبيرة جدًا عند توقف الترام في هذه المناطق.
- إذا أجبر الناس على ركوب مواصلات بديل الترام من شارع أبو قير فسيمشون مسافات طويلة جدًا للوصول إلى الترام وسيمشون مسافات أطول منها للوصول إلى البحر من شارع أبو قير.
- مواصلات بديل الترام لا يمكنها أبدًا السير في طريق مستقيم لأن هناك مناطق سد على طول شريط الترام فلا بد للعربات من السير شارع أبو قير أو بحر، فمثلًا يمكن للعربات السير من محطة الرمل على الترام لكن في سيدي جابر ستجبر العربات للسير في شارع أبو قير حيث لا يوجد طريق على شريط الترام ستسير العربات على شارع أبو قير حتى رشدي شارع سوريا ثم تكمل من هناك الطريق على الترام ثم يكمل حتى فيكتوريا وذلك بالنسبة لخط 2 من محطة الرمل إلى فيكتوريا.
- بينما الخط 1 من محطة الرمل فستسير العربات بديل الترام من محطة الرمل حتى سيدي جابر الشيخ ثم تكمل على خط الترام لكن لا يوجد مخرج من مصطفى كامل لشارع أبو قير فبعد سيدي جابر الشيخ أول محطة نزول ستكون محمد محفوظ ثم سيكمل البديل طريقه ويخرج لشارع أبو قير من بوكلة ثم يسير على الترام مرورًا بالكرنك وباكوس لكن الطريق مغلق بعد ذلك عند محطة ترام صفر وشدس فلا يمكن لأي عربات المرور ستسير العربات طريق شارع أبو قير اضطرارًا ثم من سان ستيفانو تخرج لجناكليس ثم تدخل إلى محطة شدس

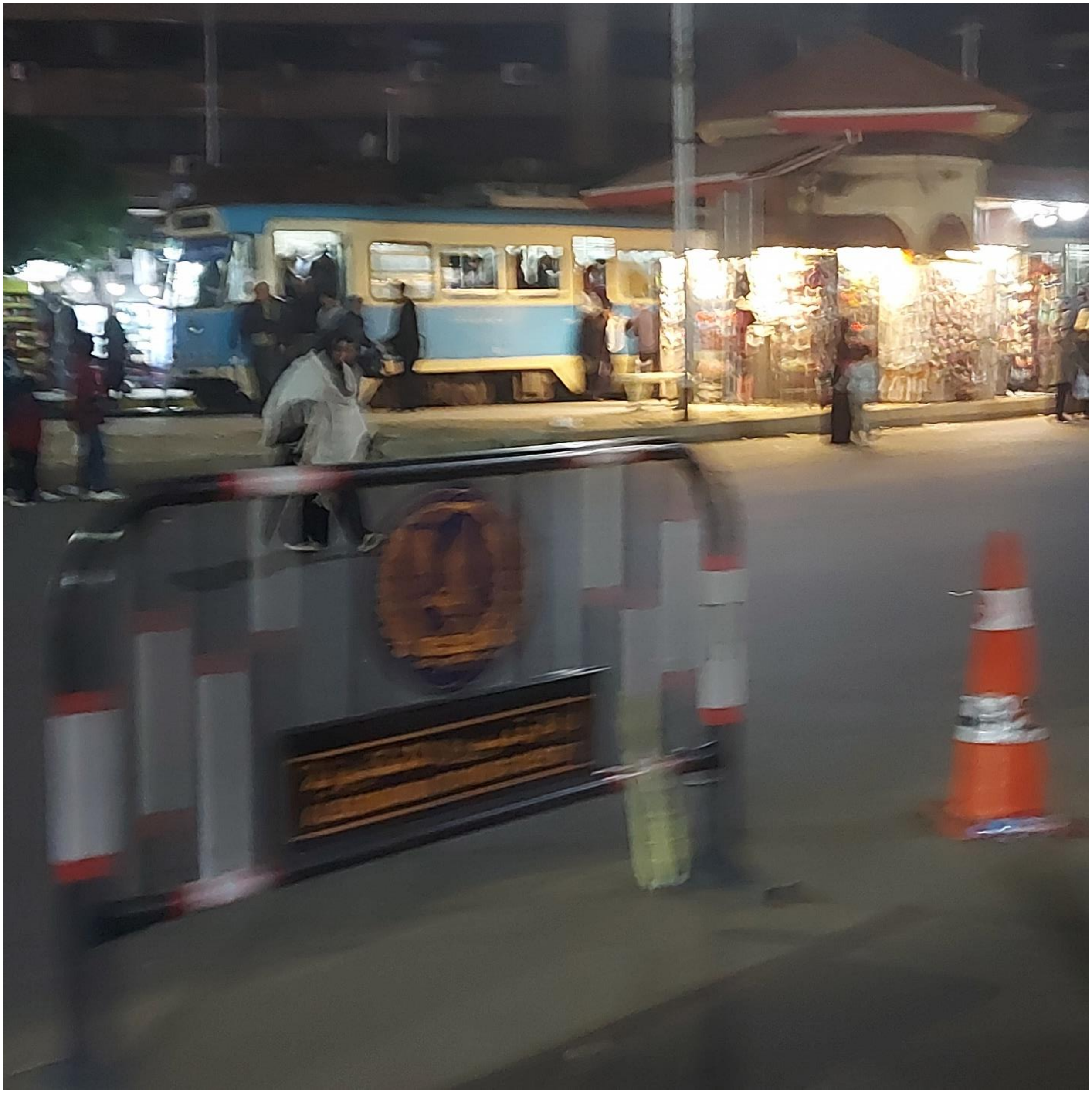
من شارع مرتضى .. وبالتالي تسير العربات بلا ضوابط لأنه لا يوجد طريق مستقيم على شريط الترام للعربات أصلًا حيث أن الطريق مهيأ لسير الترام فقط بشكل مستقيم وبالتالي سيكون سير الميكروباصات في الشوارع بلا ضوابط.

- أما الاتجاه العكسي من فيكتوريا إلى محطة الرمل فهو أصعب وذلك كما يلي:
- خط النصر ترام 2: ستسير العربات على الترام من فيكتوريا حتى مصطفى كامل ثم تخرج لشارع أبو قير لأن الطريق مسدود في محطات سيدي جابر وكليوباترا، بالنسبة لمحطة سيدي جابر المحطة الترام فهي تلتقي مع شارع أبو قير لكن بالنسبة لكليوباترا فلا يوجد دخول للمحطة من شارع أبو قير أصلًا، ثم بعد ذلك لا يمكن الدخول لطريق الترام من شارع أبو قير سوى من شارع لاجيتيه إلى محطة الإبراهيمية فهكذا لا يمكن الوصول لمحطات كليوباترا وسبورتنج الكبرى وسبورتنج الصغرى إذ لا يوجد أي شارع يؤدي إليها من شارع أبو قير، فتضطر العربات للدخول على الترام بداية من الإبراهيمية فقط وشارع لاجيتيه شارع ضيق ومزدحم جدًا فكيف إذا سارت بدائل الترام بهذا الشارع سيحدث زحام وأزمة شديدة جدًأ، من شارع لاجيتيه يسير البدائل على الترام حتى محطة الرمل وهي شوارع ضيقة تسع عربة واحدة.
- أما بالنسبة لخط باكوس ترام 1: ستسير العربات على الترام من فيكتوريا حتى سان ستيفانو ثم لا يوجد طريق فستخرج لشارع أبو قير من زيزينيا وبالتالي محطات جناكليس وشدس وباكوس لا يمكن الوصول لها بسهولة دون المرور بشارع أبو قير ثم العودة من شوارع جانبية لتلك المناطق، حتى الوزارة ثم الدخول لطريق الترام من ليزابيلا والإكمال حتى مصطفى كامل ثم الخروج مجددًا لشارع أبو قير حتى سيدي جابر ثم دخول شارع المشير وإكمال الطريق على الترام للوصول لمحطات كليوباترا الصغرى والكبرى وسبورتنج والإبراهيمية حتى محطة الرمل وهي شوارع ضيقة جدًا بالكاد تسع عربة واحدة وتواجد بدائل الترام بها سيخلق أزمة مرورية كبيرة.
- القطار بالطبع ليس بديلًا للترام مطلقًا فهو في الخط القبلي يمر بمناطق الحضرة والضاهرية والرمل الميري وهو بعيد تمامًا عن طريق البحر والترام وخط سيره مختلف تمامًا عن الترام وبعيد عن سكان أهل وسط وشرق، ولا يلتقي معهم سوى في محطتين فقط محطة سيدي جابر ومحطة فيكتوريا، فوجود المترو بديل القطار لن يحل أزمة سكان خط ترام الرمل وأحياء وسط وشرق.

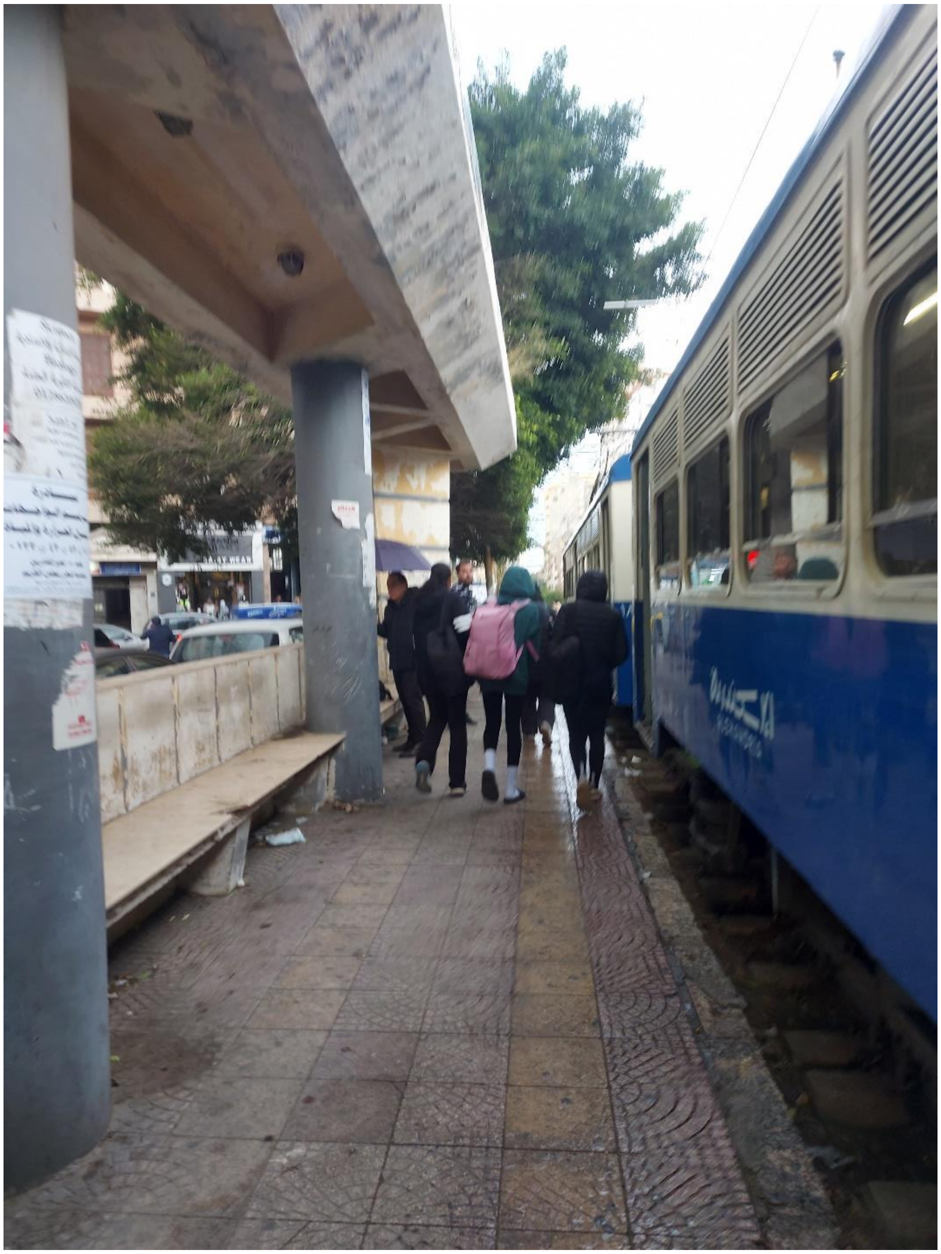


- رغم إيقاف الترام في نصف الخط من فيكتوريا إلى مصطفى كامل إلا أن الناس لا يزالوا يركبونها من مصطفى كامل إلى محطة الرمل:

بالصور:



الاسكندرية
ALEXANDRIA



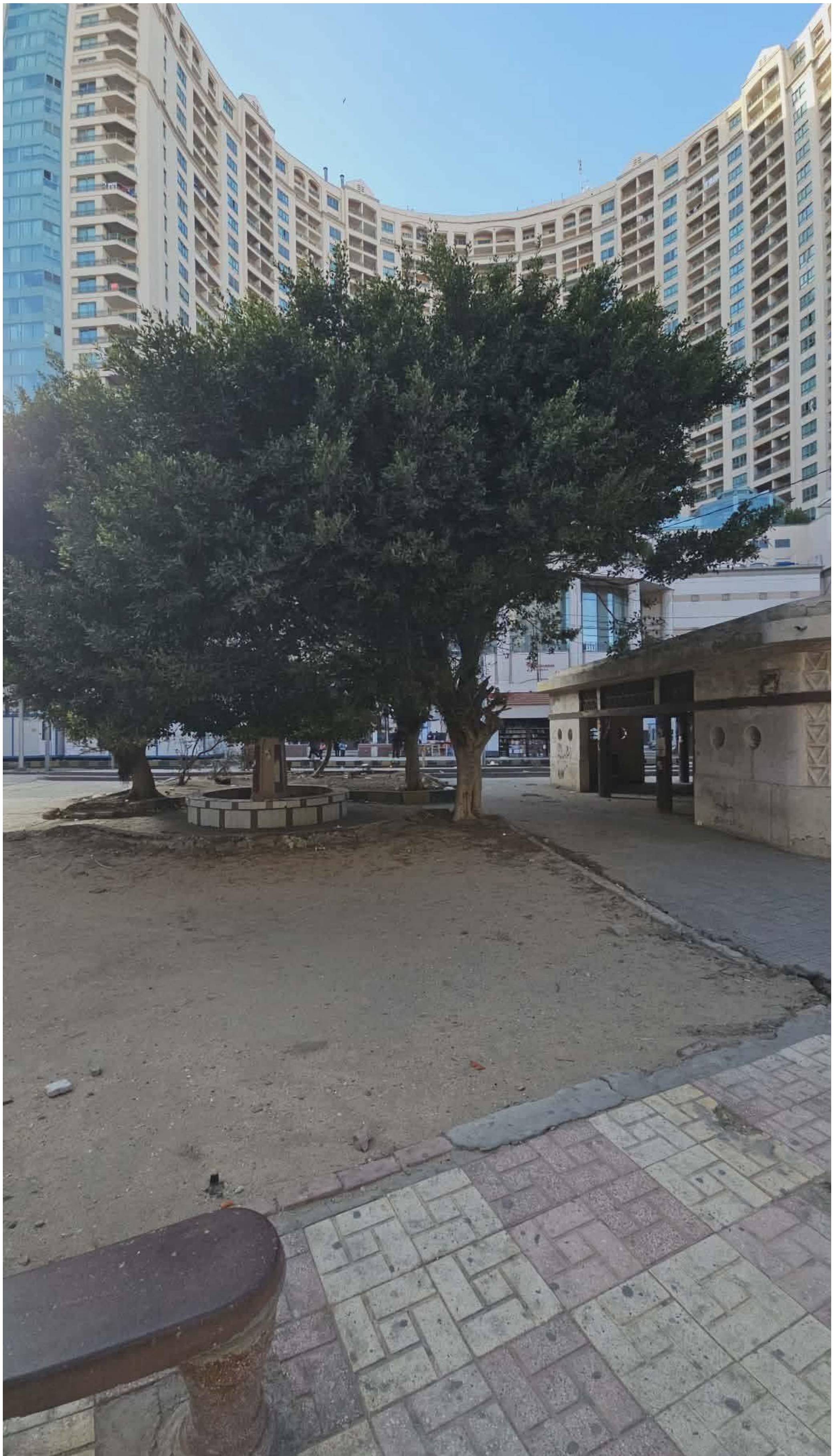
عيادات جايلي
أ.د. أحمد ربيع

TOP
FERIAL
197

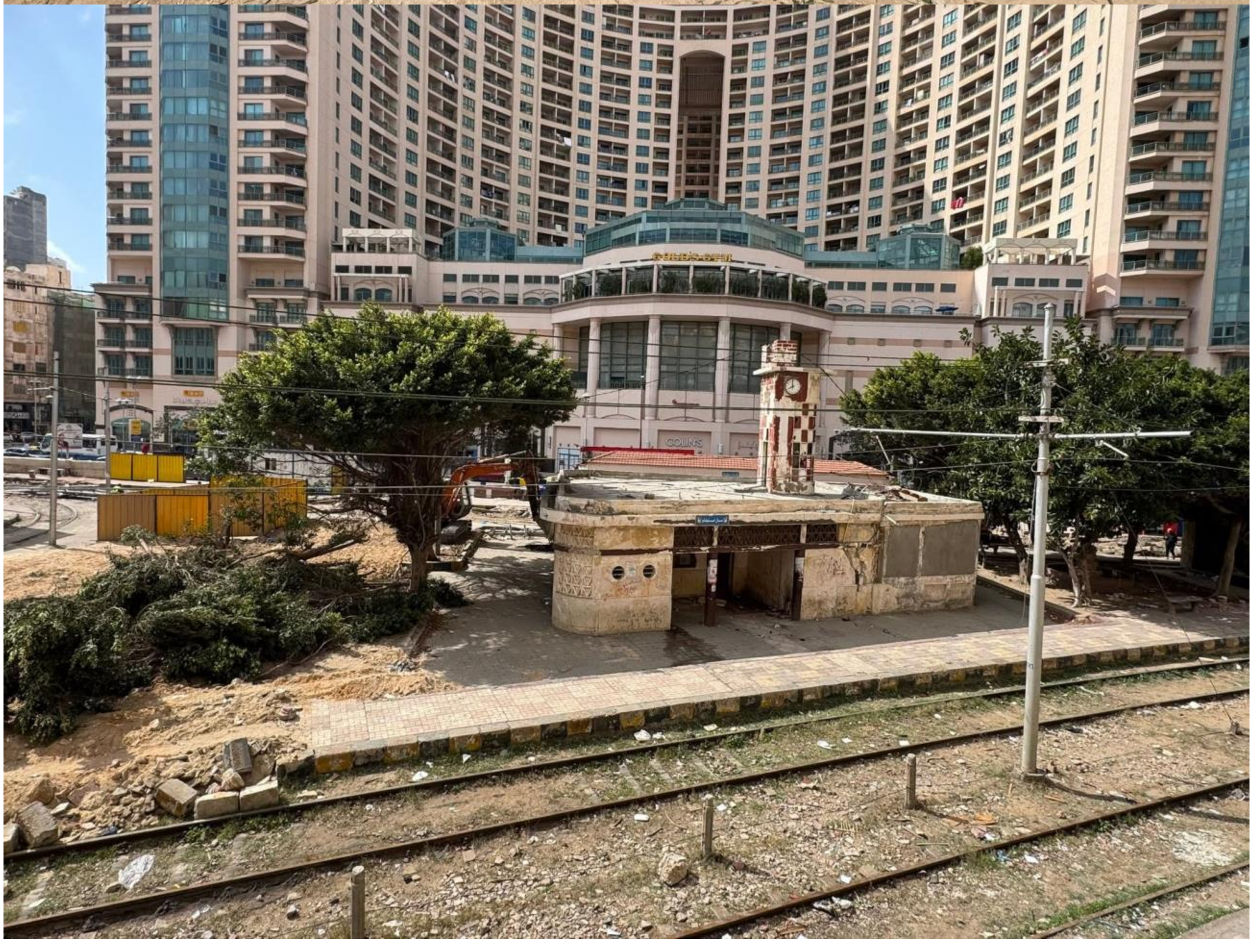
الهيئة العامة لنقل الركاب بالإسكندرية

- بعد بيان أوجه العوار السابقة وفي ظل أزمة الطاقة العالمية فهناك دعوات ظهرت تدعو برصف طريق الترام وعمل طريق للسيارات بدلًا من الترام وعدم عمل أي بدائل فهل هذا هو المراد بالفعل؟!

- **الشجر والنباتات على شريط الترام:**
- ذكر تقرير المقدم لبنك الاستثمار الأوروبي أن شريط الترام عليه بعض الأعشاب والعشائش العشوائية والتي لا تسبب إزالتها أي أضرار بالبيئة وهذا غير صحيح حيث على شريط الترام أشجار ونخيل ونباتات متعددة نماذج بالصور:
- محطة ترام سان ستيفانو: هذه الأشجار تم قطعها حاليًا ضمن أعمال تطوير الترام!
- الصور قبل القطع:



- الصور بعد القطع والتدمير:



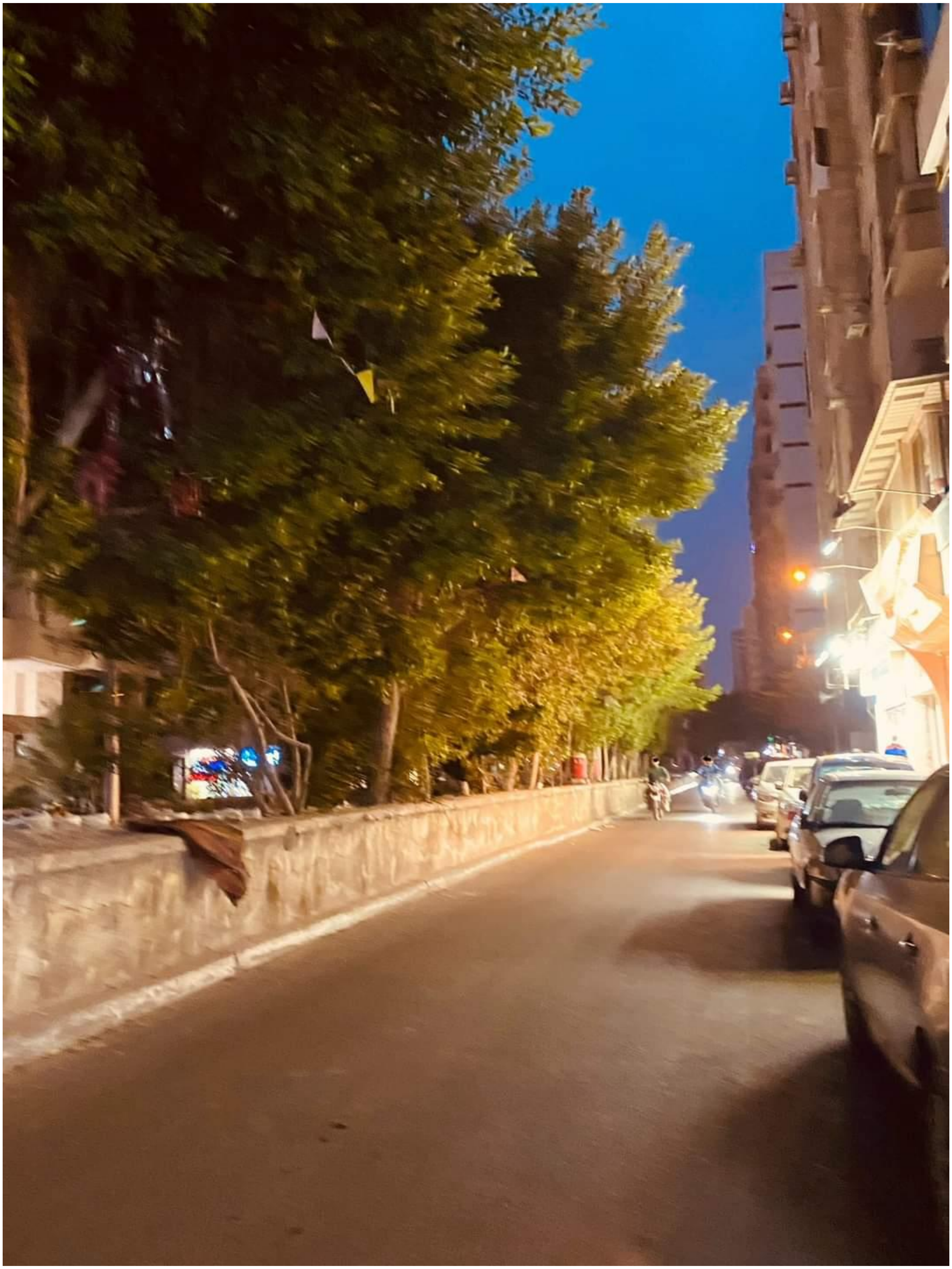
- أشجار محطة ترام بولكلي

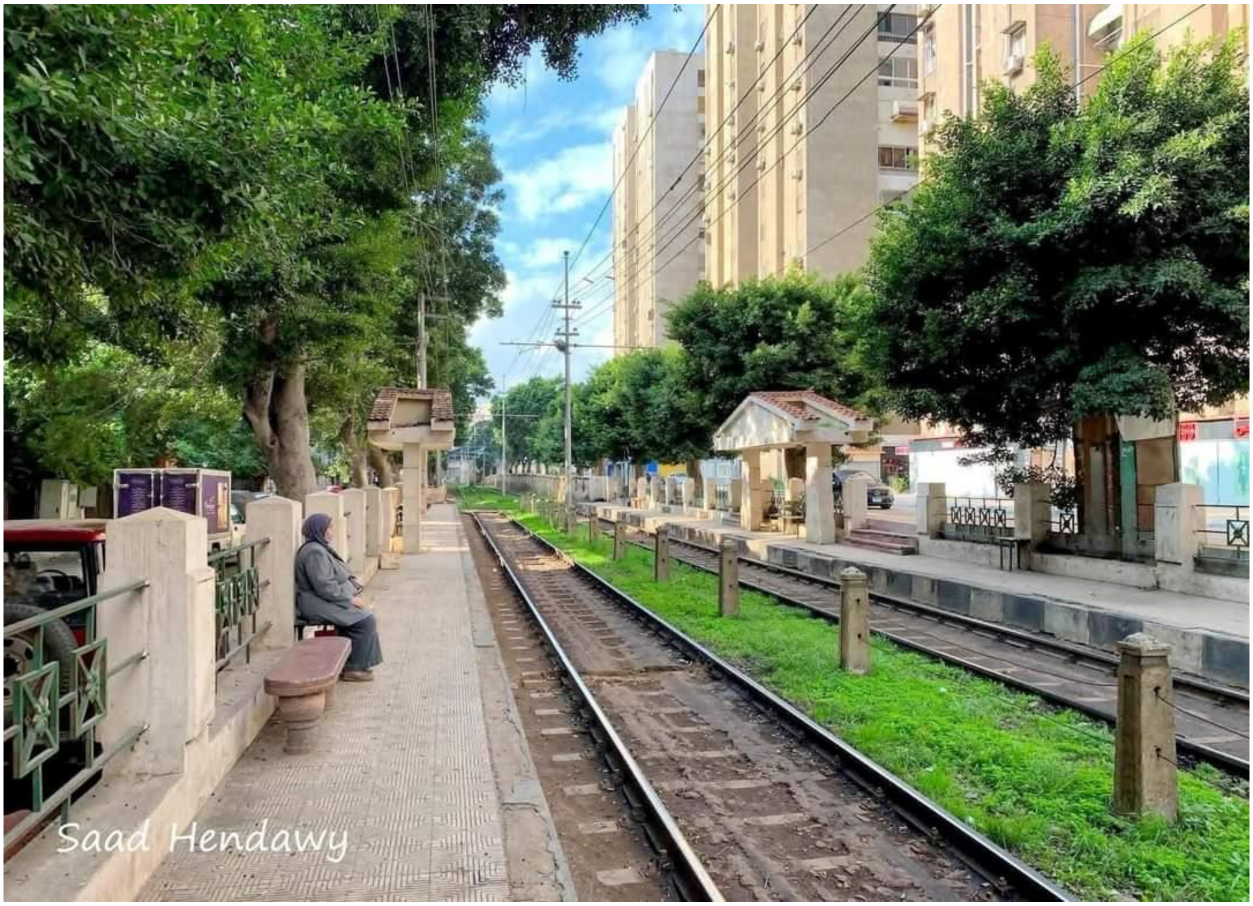
- عديد من الأشجار على طول شريط الترام بمختلف المناطق والمحطات
- ما يلي هو نماذج فقط لجزء من الأشجار في بعض المناطق والمحطات بينما الحقيقة أكثر من ذلك بكثير.
- فما مصير كل هذه الأشجار عند محو المحطات القديمة وهدمها وعمل كباري ومحطات علوية؟؟**!**
- وهل بهذا المشروع يخدم البيئة؟

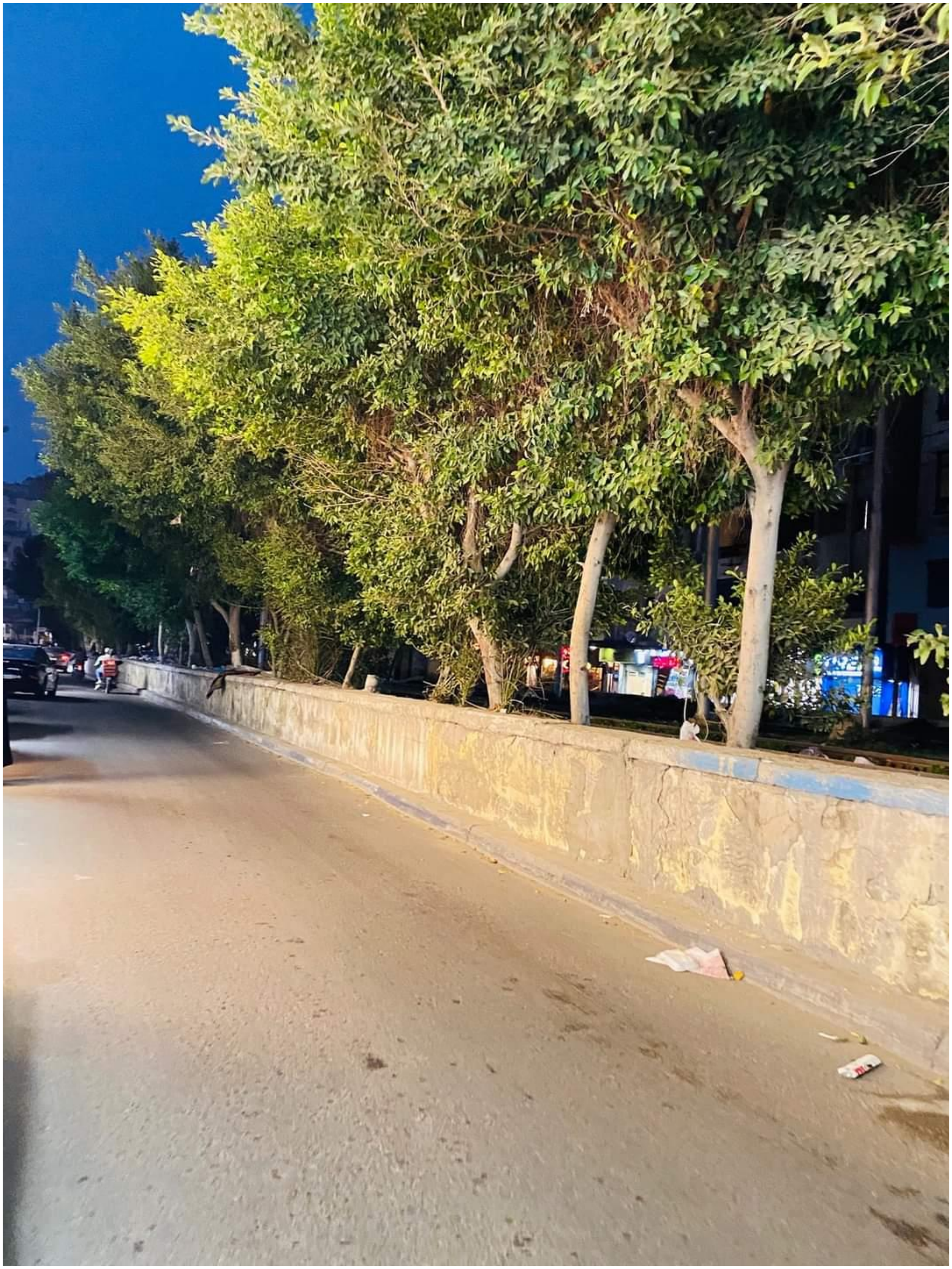
MOUSTAFA KAMEL
مصطفى كامل

Andria
القصر

محمد محفوظ
BARONESS




Saad Hendawy



چوچو
تحويل رصيد - دفع فواتير
أكسسوار محمول - صيانة

صيدلية
Pharmacy

Donia Sport
دنيا الرياضة
أبطال الرياضة
أبطال الرياضة

چوچو
تحويل رصيد - دفع فواتير
أكسسوار محمول - صيانة

Lipton
EGYPT
FOODS

سيدي جابر المحطة
102

gym
Hesham

BOOSTE

مركز الاطراف

FRAGRANCE HO

KISHOOO
DOBA Sput

KISHOOO
DOBA Sput

gym
Hesham

Lipton
EGYPT FOODS

Lipton
EGYPT FOODS

القضية ليست مجرد نوستالجيا كما يصورها البعض ولكن:

- عندما عزموا تطوير قطار أبو قير لم يحدث هذا الاعتراض والغضب لأنه كان بالفعل ردئ ومتهالك وحوادثه كثيرة وغير آمن إطلاقًا، لكنه كان وسيلة مواصلات لفئة كبيرة من الناس ولم يتم توفير أي بدائل لهم، ورغم ذلك فإننا اليوم بعد رؤية ما يحدث في الترام نقول كان يمكن تطوير القطار دون الإزالة الشاملة وتخريده وتعطيل مصالح الناس وزيادة معاناتهم ٥-٦ سنوات دون أي مواصلات آدمية.. لكنه تطوير جيد ومطلوب وقد مرت سنتان ولم ينتهي ولا حتى ربع المشروع بعد.
- من صمم ونفذ ترام الإسكندرية الإنجليز من 160 سنة فهو مصنوع من أجود وأمتن وأفضل أنواع الحديد والفولاذ والنحاس غير الموجود حاليًا والذي لا يمكن تعويضه بأي ثمن تدمير كل هذا وتخريبه عمدًا بالنار والبلدوزر وتخريده بثمن بخس جريمة واضحة في حق المدينة وأهلها.
- الترام لم يخرج أبدًا عن القضبان هذا كذب وقطار القاهرة اسكندرية والمحافظات يخرج عن القضبان بمعدلات أكثر مما يخرج الترام ركبنا الترام آلاف المرات على مدار سنوات لم يخرج عن القضبان ولا مرة واحدة.
- نظام الكهرباء للترام يعمل بكفاءة رغم الأمطار إلا أنه نادرًا ما يتعطل.
- خط سير الترام معد بحيث لا يتأثر بالأمطار في أمطار الإسكندرية الشديدة لا تتعطل الترام ويكون الطريق على شريط الترام ملئ بالمياه وتتعطل السيارات.
- عمال هيئة الترام محترفين في صيانة نظام الترام وقد اكتسبوا خبرة على مدار سنوات ويمكنهم إجراء الصيانة بما يتناسب مع ميزانية الدولة دون قروض ولا أعباء إضافية.
- هدم الترام يتم بمنتهى السرعة رغم وجود قضية بالمحكمة ضد هذا الفساد وقد تم جلب عربات قليلة ميكروباصات بديل للترام لمدة أسبوع ثم اختفت، سواقي تلك الميكروباصات من المحافظات المختلفة فهل تم تغيير إقامتهم مدة ٤-٥ سنوات مدة التطوير المزعومة حتى يسدوا عجز الترام خلال تلك الفترة؟ هل تم دراسة كيف ستتوفر المواصلات للناس في تلك الفترة لعدم زيادة معاناتهم؟ بالطبع لا. ماذا يفعل الناس في الزحام وعدم وجود مواصلات؟ بل وعدم إمكان سير أي مواصلات على خط الترام! التعامل مع الناس أنهم حشرات لا يستحقوا حتى مواصلات للذهاب لأعمالهم ومدارسهم ومشاغلهم شعور مهين وقاهر، وقد وصل هذا الشعور للشعب وأصبح الناس يحملون غضب كبير.
- إلغاء ١٤ محطة تعمل منذ نشأة الترام لا يخدم أهل المدينة مطلقًا بل يقلل مستخدمي المترو بديل الترام ويزيد معاناة سكان تلك المناطق والمتفعين منها والمتوجهين إليها.
- المشروع على صفحة البنك الأوروبي هو مجرد تصور لا يوجد أي دراسات تمت على الأرض بالفعل.. المشروع كله خيالي تصوري! وتستغرق الدراسة 12 شهرًا لم تبدأ بعد كيف يتم تخريب مرفق يعمل بكفائة والدراسات الفعلية لإحلاله لم تتم بعد!! لقد كان الأولى الانتهاء من الدراسات بالكامل وجدوى التنفيذ وإمكانه قبل تدمير المرفق بالكامل ثم ترك المجتمع باحتمال اللاشيء!
- عمل كباري علوية بدلًا من ترام سطحي سهل الركوب للكبير والصغير وأصحاب الاحتياجات الخاصة لا يخدم أهل المدينة ويقلل عدد المستخدمين.
- كان الترام بتذاكر إما 5 جنيهات للترام الأزرق أو 10 جنيهات للترام الأوكراني وذلك لأي عدد من المحطات، كان الناس يركبون محطة أو إثنان بهذه التذاكر عندما يتضاعف سعر التذكرة ويعتاد الناس المشي طوال سنين التطوير المزعوم سيفضلوا المشي على التذاكر الغالية والصعود والنزول من الكباري المرهقة.
- الكباري العلوية عندنا سيئة السمعة حيث يكون أسفل الكباري قهاوي وبلطجية ومتشردين وطريق مظلم وسيارات مسرعة مما يدمر ملامح المدينة وخط سير الترام السطحي.
- طريق الترام ليس مزدحم بالسيارات مطلقًا فلا يحتاج التوسعة المزعومة.. ثم عند توسعة الطريق في مناطق الكباري ثم تضييقه في مناطق سير الترام كيف ستسير السيارات التي كانت تمشي في التوسعة؟ فلنفترض أن هناك ثلاث سيارات تسير في منطقة التوسعة ثم تجبر تلك السيارات على السير بمعدل عربة واحدة في المناطق السطحية سيزيد ذلك الاختناق والأزمة المرورية ولن يحلها.

- المساحة لسير السيارات بجوار الترام في كثير من المناطق بالكاد تكفي سيارة واحدة كيف سيتم عمل محطات مترو ببوابات عبور ودخول وخروج كالمترو لا يمكن ذلك في مساحة الشوارع مطلقًا.
- بطول الترام مساحات خضراء وأشجار ونخيل ونباتات مختلفة قطع كل ذلك وإهلاكه إفساد في الأرض.
- عندما يكون لديك بنية تحتية كاملة ثم تهدمها بالكامل وتستبدلها بقروض أضعاف مضاعفة لمشروع لن يؤتي ثماره المرجوة فهذا جنون وفساد.
- الترام وسيلة نقل حضارية يركبها أهل الإسكندرية بجميع طبقاتهم وكذلك يركبها السياح وأهل المحافظات الأخرى وهو معلم من معالم المدينة ومظهر جمالي وحضاري وذاكرة بصرية للمدينة القضاء على كل ذلك تدمير لتاريخ المدينة وهويتها وانتماء الناس لها.
- الترام ليست بطيئة أبدًا تستغرق الرحلة من أول الخط لآخره حوالي ساعة أو ساعة وربع، ونصف الخط من محطة الرمل إلى مصطفى كامل يستغرق نصف ساعة فقط، تدمير كل شيء لتوفير ربع ساعة فقط جنون.. لأنك ستضيع ساعات من أعمار الناس وجهدهم وتستنزف طاقتهم وتحزنهم لمدة عدة سنوات في أزمة مواصلات عارمة مقابل شيء لن يخدمهم ولن يعوض لهم الترام مهما حدث.
- لقد سبق تطوير ترام الرمل في عهد اللواء المحافظ عبد السلام المحجوب دون توقف الخط ودون تدمير له ولا إهلاك للأشجار على شريط الترام ودون تدمير للقيمة الأثرية للمرفق وكان ذلك التطوير مقبول وجميل وناجح ومدعوم من الشعب.
- من الخطورة بمكان عمل مشروع لا يخدم الناس ويقابل بالرفض الشعبي ويثير أحزانهم وغضبهم فكيف سيتم حماية هذا المشروع؟
- عندما حدثت ثورة يناير كانت الترام المواصلة العامة الوحيدة التي تعمل ولم يحاول أي أحد من الناس تخريبها لأن الشعب يحب الترام والترام يخدم الناس فلم تفكر أي عناصر تخريبية في إفساده، لكن ذلك ليس مضمون في مشاريع يرفضها الناس وتزيد معاناتهم ولا تخدم مصالحهم.
- نحن لسنا ضد التطوير لكن نريد تطوير يليق بالمدينة لا يزيد أعباء الناس يراعي ظروفهم ويحترمهم تطوير يحافظ على هوية المدينة ويزيد الانتماء لها ويخدم الناس ويكون تطوير واقعي قابل للتنفيذ بالفعل بإمكانيات تتناسب مع ظروف الدولة والظروف العالمية الراهنة.